3 1761 08167572 0

DT
665
K3K38

LE KATANGA
PROVINCE BELGE

DT
665
.B3K38

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Ottawa

42/2471

http://www.archive.org/details/lekatangaprovinc00beth

Table des Matières

Pages

INTRODUCTION 5

Arm. BÉTHUNE,
Président de l'Association.

PRÉFACE 9

Général Baron WAHIS,
Gouverneur Général du Congo Belge.

CHAPITRE I. — Historique de la reconnaissance et de l'occupation du Katanga (avec quatre cartes) . . 17

Cdt Paul LE MARINEL,
Inspecteur honoraire d'Etat au Congo.
et Cdt René DUBREUCQ,
Membre du Conseil Colonial.

CHAPITRE II. — Administration-Législation 41

Fernand DELLICOUR,
Procureur d'Etat près le Tribunal de première Instance d'Elisabethville.

CHAPITRE III. — Climat-Hygiène. 53

Dr Charles FIRKET,
Professeur à l'Université de Liége.

CHAPITRE IV. — Agriculture-Élevage. 61

Puck CHAUDOIR et J.-Léop. FRATEUR,
Administrateurs de la Compagnie foncière, agricole et pastorale du Congo.

CHAPITRE V. — Mines 72

Jules CORNET,
Géologue de l'Expédition de la Compagnie du Katanga en 1891-1893.

Pages

CHAPITRE VI. — Chemins de fer - Navigation.

1. La voie transcongolaise 88

Auguste ADAM,
Ingénieur en chef des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains.

2. La construction du Chemin de fer du Katanga. 100

Eugène SLOSSE,
Ancien Ingénieur résident de la Compagnie des Chemins de fer du Bas-Congo au Katanga.

CHAPITRE VII. — Immigration. 113

Chev. Adrien DE MELOTTE,
Vice - Président du Comité Liégeois d'Immigration au Katanga.

CHAPITRE VIII. — Commerce - Industrie 127

Arthur BOLLE,
Administrateur - Directeur de l'Intertropical Anglo-Belgian Trading Company.

ANNEXES :

Bibliographie générale du Katanga 145

J. CORNET.

Bibliographie spéciale des gisements miniers du Katanga 152

J. CORNET.

Carte des voies d'accès au Katanga 155
Carte détaillée du Katanga 157

Introduction

L'Association, pressentant l'utilité que l'étude des questions coloniales pourrait avoir un jour pour les Belges, eut, dès sa constitution, le souci d'y intéresser ses Membres.

Aussi, lorsque fût définitive l'annexion du Congo, s'est-elle tout naturellement proposé de se consacrer plus spécialement à l'examen des problèmes coloniaux et à la vulgarisation, par la parole et par la plume, des connaissances relatives à notre belle possession d'Afrique.

Actuellement, quand on parle du Congo, de son avenir, de ses richesses, la pensée se porte de suite vers le Katanga.

Katanga ! mot prestigieux qui évoque en nous la vision de trésors fabuleux. Katanga ! nouvel Eldorado ouvert à notre fébrile activité ? Katanga ! province opulente dont le nom sonore brille d'un si vif éclat que tout le reste de l'immense territoire, dans lequel elle est enchassée, est éclipsé et comme relégué dans l'ombre ....

Tout est au Katanga !

Mais ne risque-t-on pas de céder à un emballement inconsidéré et de se laisser prendre à la magie des mots ? L'enthousiasme n'est-il pas excessif ?

D'autre part, les campagnes de dénigrement opiniâtre qui furent entreprises et précisément motivées par l'invraisemblance d'une pareille accumulation de richesses,

n'étaient-elles pas inspirées par un parti pris systématique ?

Et à côté des convaincus, plus ou moins sincères, n'y a-t-il pas encore des sceptiques, des indifférents, des ignorants ?

Où est la vérité ?

Il a semblé à l'Association qu'une lacune existait et qu'à la combler elle ferait belle et utile besogne.

Cette idée a présidé à l'élaboration du présent volume qui doit réaliser deux désiderata : tout d'abord donner la note juste, opérer une mise au point nécessaire par le simple exposé de la vérité dégagée des exagérations auxquelles se sont livrés les admirateurs trop enflammés et les détracteurs malgré tout du Katanga ; ensuite, documenter d'une façon aussi large et aussi complète que possible, en réunissant, en un ensemble aisément maniable, et sous une forme à la portée de tous, des notions trop éparpillées

Sans doute, des ouvrages beaucoup plus détaillés ont été consacrés à certaines matières qui forment l'objet de tel ou tel chapitre de ce livre.

Nous n'avons pas la prétention d'offrir à nos lecteurs une étude fouillée du Katanga à tous les points de vue ; notre ambition est seulement de fournir des données générales, mais aussi très variées et suffisamment complètes pour qu'il leur soit possible de se former de cette région une idée exacte.

Ces connaissances, pour être plus précises, seraient, en effet, beaucoup plus difficiles à acquérir et nécessiteraient un travail fort considérable s'il les fallait aller

chercher dans les nombreux volumes qui ont été écrits sur le Congo et dans les innombrables articles de revues. En outre, sur certains sujets tenterait-on en vain de s'éclairer.

Nous avons donc réuni en un seul opuscule les données indispensables à quiconque est désireux de s'instruire de ce qui concerne le Katanga, de connaître ses ressources, son organisation, la façon dont il est mis en valeur ainsi que les résultats obtenus.

Soucieux, avant tout, de documenter d'une manière impartiale et scrupuleusement sincère, nous nous sommes attachés à ne choisir que des collaborateurs d'une compétence et d'une autorité reconnues, spécialistes dans la partie qu'ils traitent. Qu'il nous soit permis de leur renouveler ici nos sentiments de profonde gratitude pour avoir bien voulu nous aider, d'une façon particulièrement gracieuse, dans notre œuvre patriotique de vulgarisation coloniale.

Puissions nous réussir dans la tâche que nous nous sommes proposée en éditant ce livre et susciter, en même temps qu'une admiration reconnaissante pour ceux de nos compatriotes qui luttent en Afrique, de nombreuses vocations de pionniers de la civilisation, qui porteront toujours plus haut le nom de la Belgique.

Nous pourrons alors nous estimer pleinement récompensés.

Arm. Béthune.

Préface

L'*Association des Licenciés sortis de l'Université de Liége*, fidèle à son programme, en poursuit la réalisation avec activité. Le livre qu'elle publie « Le Katanga province belge », est un nouveau témoignage des efforts qu'elle fait pour vulgariser de saines idées sur la colonisation. C'est un travail utile, qui paraît à un moment bien choisi.

Tous nos compatriotes qui, par leur savoir, leurs influences, leur fortune, appartiennent au monde dirigeant, ont le devoir de maintenir aux Belges une grande prédominance dans cette partie importante de notre Colonie. Et il est bien certain qu'un grand pas est déjà fait dans ce sens.

La volonté d'assister le Gouvernement se manifeste énergiquement, même en dehors de notre monde colonial, chez des hommes que le Congo avait jusque maintenant peu préoccupés.

Espérons que, grâce à ces efforts qui devront être continus et longtemps persistants, nous aurons au Katanga une belle et forte Colonie où nous serons assez puissants pour voir sans crainte affluer les étrangers des pays voisins. Que ceux-ci prennent chez nous une certaine avance, il faut s'y attendre, parce qu'ils sont plus à portée des territoires dont les richesses les attirent et qu'ils sont de plus, il faut le reconnaître, mieux préparés à tirer parti des ressources d'un pays neuf.

Mais il est certain que si nous sommes persévérants, si nous faisons bien pénétrer dans l'esprit de nos nationaux les avantages que l'on pourra trouver dans cette partie du Congo, nous

saurons reprendre facilement la première place que nous aurions perdue momentanément.

Il ne faut du reste pas croire que tout ce monde entreprenant, s'installant si rapidement au Katanga, parlant l'anglais, soit de la race absorbante qui nous inquiète. Ce sont des hommes d'origines très diverses, qui veulent gagner de l'argent, mais qui se soucient en général peu de créer au Katanga une influence avec laquelle notre administration pourrait être en lutte. Il faut du temps pour que pareille influence se développe et d'ici à l'époque où un élément perturbateur pourrait avoir quelqu'importance, nous aurons fait, par notre émigration, assez de progrès pour arriver à paralyser toute velléité de révolte.

Le nombre de nos émigrants est plus grand qu'on ne le croit généralement, surtout parmi nos populations flamandes ; ils vont vers l'Amérique, principalement les Etats-Unis et le Canada. Félicitons-nous de ce que le courant existe ; il sera, facilement détourné et augmenté quand on aura suffisamment fait connaître tous les avantages qu'offrent certaines régions du Congo aux commerçants, aux ouvriers de métier, aux agriculteurs.

Ce sont ces derniers surtout qu'il faut favoriser et attirer. L'agriculture n'est-elle pas toujours la base de la véritable richesse des Pays ? On le sait et on le répète souvent, mais on ne fait pas toujours assez d'efforts pour réaliser cette idée si juste.

L'Etat du Congo, préoccupé par de trop multiples questions, n'a pas développé l'Agriculture autant qu'il l'aurait dû. L'élevage du gros bétail, sans lequel il n'y a pas de grande culture possible du sol, y a trop peu progressé. A Zambi, sur le Lukunga, dans le Bas-Congo, où fut créé un poste d'élevage en

1891, il y avait vingt têtes de gros bétail. La prospérité y fut étonnante. Il ne se produisit jamais de maladie sérieuse dans le troupeau. Généralement, du reste, là où la nourriture est bonne, où notamment elle est suffisante en saison sèche par suite de la présence de parties basses où l'humidité est maintenue, le bétail reste vigoureux, même quand il a des tripanosomes, comme on l'a souvent constaté à Zambi.

Si l'on avait consacré à ce poste plus de ressources, on aurait pu y obtenir en une quinzaine d'années dix mille têtes de bétail. Le chiffre que je donne ici est le résultat d'une étude faite à Boma en 1906. La vallée marécageuse de la Lukunga peut facilement nourrir pareil troupeau. Les régions semblables à celles de la Lukunga sont nombreuses au Congo et l'on pourrait facilement y obtenir les plus beaux résultats.

Il ne faut pas surtout chercher à avoir sur le même point beaucoup de bétail. Dans le bas-Congo, un grand troupeau aurait son utilité. Ailleurs son importance doit être calculée surtout d'après les besoins de l'agriculture et de la consommation. Quand les indigènes auront du gros bétail, leur alimentation deviendra meilleure, beaucoup de maladies seront atténuées ou même disparaîtront. La maladie du sommeil notamment, produit surtout ses ravages là où la nourriture n'est pas assez fortifiante.

Depuis que le Congo est devenu belge, le Gouvernement prend des mesures efficaces pour développer l'élevage du bétail dans toute la Colonie et particulièremnt au Katanga. On ne saurait fournir aux émigrants agriculteurs plus de garanties de réussite que celles qu'ils peuvent trouver dans cette dernière région.

Des publications diverses donnent des renseignements formels sur les avantages que chacune des catégories d'émigrants

peut obtenir, les moyens à employer pour réussir, les fautes qu'il faut éviter, mais il semble qu'elles sont encore insuffisantes, qu'elles ne sont pas assez répandues dans le public.

Nous croyons facilement que les personnes qui ont intérêt à connaître le Katanga, doivent dès maintenant être parfaitement documentées par ces publications et des conférences faites dans beaucoup de localités. C'est une erreur. On reste fort ignorant de toutes ces questions, même dans des milieux intelligents. Des commerçants, des industriels qui certainement pourraient dès maintenant retirer de sérieux avantages de notre Colonie, ne connaissent presque rien de ce qui devrait, semble-t-il, les préoccuper. Un journal faisait dernièrement cette remarque et citait des exemples très probants.

On ne saurait donc trop multiplier les informations de toute espèce concernant les ressources de notre colonie et les moyens d'en tirer parti sans trop de risques.

Il est un risque en tout cas que l'on a beaucoup de chances de ne pas courir dans une notable partie du Katanga, c'est celui d'y perdre la santé. Sous le rapport de la salubrité, le Katanga s'est assez facilement fait une bonne réputation. On exprime cependant des doutes, puisqu'il y règne des fièvres parfois très graves.

Le Katanga dans ses parties basses n'est pas plus que les autres régions du Congo à l'abri des fièvres paludéennes. Tant que l'on n'arrive pas sur les plateaux ayant environ 1.100 mètres d'altitude et au delà, la malaria avec toutes ses conséquences est à craindre ; mais précisément une notable partie de la région des mines et de vastes territoires propres à la culture ont cette altitude. Au moins un tiers de la surface du Katanga, comprise entre le 7e et le 12e degré de latitude Sud, est dans ces conditions. Si l'on y a des fièvres,

elles ne peuvent être qu'exceptionnelles et n'ont pas le caractère grave de la malaria des autres parties du Congo, de Banana au Tanganika, où l'altitude des plateaux atteint rarement 800 mètres.

Il n'y a dans la Colonie, en dehors du Katanga, qu'une région tout-à-fait saine, ayant aussi une altitude de 1.400 mètres et au delà ; elle occupe sur notre frontière orientale de vastes espaces, depuis le 5e degré de latitude Sud jusqu'au delà du massif du Ruwenzori, vers l'extrémité Ouest du lac Albert.

Une grande partie de ce territoire à grande altitude, est fertile, riche en minerais, réunissant donc les conditions pour attirer et fixer définitivement des populations blanches.

Le dernier traité conclu avec l'Angleterre a heureusement attribué à la Belgique, une vaste zone dans la région du Ruwenzori et de plus toute la rive Ouest du lac Albert, où nous ne possédions qu'un point, le port de Mahagi.

Les contrées élevées du Katanga et de la région des Lacs, qui auront dans l'avenir une importante population blanche, constituent deux grandes bases d'où l'influence de la civilisation belge s'étendra à tout le Congo, sur lesquelles seront concentrées des forces morales et matérielles qui rayonneront vers l'intérieur du pays et y maintiendront facilement notre domination.

La langue que l'on y parlera dans le principe, tant au Nord qu'au Sud, ce sera l'anglais ; il n'y a pas d'illusions à se faire à cet égard. A part les Français et les Belges, tous les étrangers qui cherchent à se créer des positions dans les pays d'outre-mer, savent l'anglais. Notre ignorance habituelle de la langue anglaise si préjudiciable à la bonne marche des affaires partout ailleurs dans les Colonies, ne sera pas ici

un grave inconvénient, puisqu'il faudra arriver à faire dominer la langue française et l'on y arrivera si les autorités exercent une pression continue dans ce sens, si les écoles où l'on n'apprendra pas l'anglais sont nombreuses et organisées de façon à y attirer la grande majorité des enfants de la population blanche et noire.

Les communications par voie de chemin de fer vers le Katanga viennent de l'étranger et il est certain qu'au point de vue de la rapidité des transports il en sera longtemps ainsi.

Qu'on se garde pourtant de suivre ceux qui font au Roi Léopold II le reproche de s'être montré, sous ce rapport, imprévoyant et de n'avoir pas eu de plan d'ensemble pour l'établissement des voies ferrées dans la Colonie. Toute la politique du Roi, pendant les vingt dernières années a été dominée par deux grandes idées : donner une fixité nettement définie à ses frontières vaguement établies par l'acte de neutralité et créer des voies ferrées ou des routes pour automobiles relient les limites extrêmes du territoire à la côte occidentale.

Pendant ces vingt ans, Il a lutté successivement avec le Portugal, la France, l'Angleterre, l'Allemagne pour obtenir des traités formels déterminant les limites de l'Etat. Toutes les régions extrêmes furent occupées effectivement. De nombreuses forces empêchaient les Puissances voisines de faire acte d'occupation sur notre territoire. Les négociations diplomatiques avaient ainsi une base dont il était difficile de ne pas tenir compte. A la mort du Roi, il restait bien peu à faire pour la fixation complète des frontières et la Belgique profite aujourd'hui de cet immense travail, compliqué, pénible, souvent dangereux.

Que l'attention du Roi ait été ainsi souvent distraite des affaires intérieures, même de la question des chemins de fer, ce n'est pas douteux.

Il voulait un chemin de fer reliant le Nil au grand bief navigable Stanleyville - Léopoldville, reliant aussi à la côte les hauts plateaux du Ruwenzori et du Kivu que l'on savait riches et habitables par les blancs.

Il en voulait un autre reliant le Katanga à la ligne de Matadi. D'après ce projet, le chemin de fer partait des environs de Tumba et devait suivre la voie la plus courte vers le but, sans transbordements, coupant tous les affluents de la rive gauche du Kassaï. Les reconnaissances établirent que le projet était d'exécution difficile et il fut remplacé par un autre. Cette considération n'empêcha pas M. Forthomme de lui donner la préférence dans sa récente brochure sur le Katanga.

Le nouveau projet faisait partir la voie du Stanley-Pool. elle passait le Kassaï pour arriver à la crête séparant cette rivière de la Lukénié, puis se dirigeait vers la région de Lusambo et le sud du Katanga.

Des routes pour automobiles étaient projetées pour l'Enclave de Lado et le district de l'Uelé et recevaient un commencement d'exécution.

Une autre voie de même espèce devait mettre én communication le District du Kwango oriental et le chemin de fer de Matadi.

Les études de ces différents projets ont été faites sur le terrain, au milieu de difficultés sans nombre que connaissent ceux qui ont quelque peu suivi les affaires de l'Etat du Congo. Quand il est question de ce travail, le nom de M. l'ingénieur Adam, qui fut chargé de l'exécution des reconnaissances les plus compliquées dans la forêt équatoriale, vient nécessairement à la mémoire. Je le cite ici avec plaisir. Nul n'a accompli avec plus d'énergie, de persistance et de savoir un travail de l'espèce.

Toutes ces reconnaissances prirent du temps ; des modi-

fications ont dû être apportées aux projets primitifs ; certains de ceux-ci ont même été abandonnés ; on a marché avec lenteur parfois, mais voyez ce qui s'est passé dans les grands pays voisins, où l'on est plus en retard : l'un d'eux n'est même arrivé à rien.

Les chemins de fer Sud-Africains ont pris une avance. C'était inévitable. Le grand travail commencé par Cécil Rhodes tenait trop à cœur à la nation anglaise pour qu'il ne fût pas continué et n'arrivât à notre territoire avant ses concurrents.

Le Roi avait dans ses Conseils des techniciens de savoir et d'intelligence remarquable qui ont vu et revu toutes ces questions de chemin de fer. Disons que s'Il n'a pas fait mieux, c'est qu'Il s'est buté à des obstacles que personne n'aurait surmontés.

Malgré toutes les erreurs commises, l'examen de notre situation actuelle au Katanga, tel que le font les hommes impartiaux, permet de conclure que nous y sommes en bonne voie.

Ne critiquons pas surtout la prudence du début de l'organisation actuelle. Il faut que ceux qui partent réussissent. Aucun argument ne vaudra celui-là pour établir un puissant courant d'émigration vers les hauts plateaux de notre Colonie, tant ceux des grands lacs que du Katanga.

L'*Association des Licenciés sortis de l'Université de Liége* depuis longtemps déjà apporte sa contribution aux efforts qu'exige l'achèvement de l'œuvre de Léopold II. Sa coopération chaque jour plus active et plus efficace, la rend digne des vives sympathies de tous les amis du Congo et je me fais, j'en suis certain, leur interprête en la félicitant de son travail si méritant.

Baron Wahis.

CHAPITRE I

Historique de la reconnaissance et de l'occupation du Katanga

L'histoire de la reconnaissance et de l'occupation du Katanga est marquée par trois dates qui en divisent naturellement l'exposé en quatre périodes:

12 mars 1891: convention entre l'Etat Indépendant et la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, qui aboutit à la création de la Compagnie du Katanga;

2 juin 1900: formation du Comité spécial;

15 novembre 1908: annexion du Congo par la Belgique. Le Katanga, district autonome.

1re Période.

Le Katanga depuis les premières découvertes jusqu'au 12 Mars 1891.

Cette période, d'un quart de siècle, embrasse les explorations des célèbres voyageurs: Burton et Speke (1857-1858), Livingstone (1866-1873), Cameron (1873-1875), Stanley (1875), Thomson (1878), Böhm et Reichard (1883-1884), Capello et Ivens (1884-1885) et Arnot (1885).

En 1857-58, Burton et Speke parviennent au lac Tanganika et en effectuent la reconnaissance en canot.

De 1866 à 1869, Livingstone, à la recherche des sources du Nil, découvre les lacs Moero et Bangwelo et atteint le Tanganika.

De 1869 à 1871, il fixe les fonctions du Luapula qui devient, à sa sortie du lac Moero, le Lualaba-Kamolondo. Le 29 mars 1871, il gagne la rive gauche du Lualaba à Nyangwe.

Livingstone ébauche, en somme, le réseau hydrographique de l'Est de l'Urua.

Le Lualaba (la Luvua actuelle), qu'il appelle rivière de Webb, est, affirme-t-il en 1871, ou bien la branche supérieure du Nil, ou bien le haut Congo. La première supposition a ses préférences et il se propose de consacrer toute son activité à la solution de ce passionnant problème.

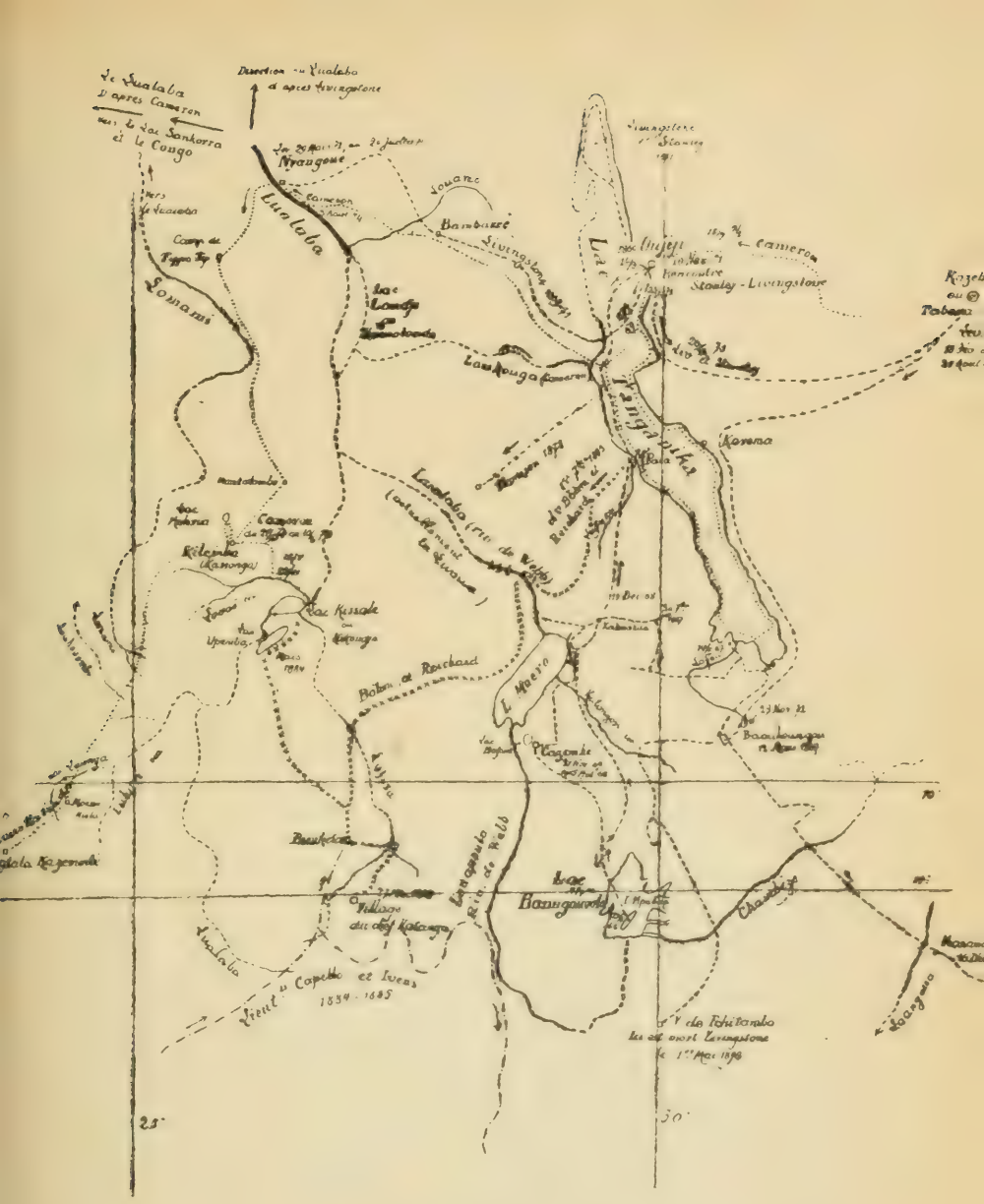
Lors de ses explorations dans la vallée du Zambèze (1855-56) et durant ses voyages dans l'Urua (1866-1869), les indigènes lui ont parlé des mines de cuivre du Katanga ; il s'est rendu compte du commerce actif auquel leurs produits donnaient lieu; les natifs lui ont même signalé une rivière aux sables aurifères; Livingstone compte commencer son exploration complète du Lualaba en visitant ces richesses, mais la mort terrasse le courageux apôtre à Tshitambo, sur la rive Sud du lac Bangwelo (1er mai 1873).

En 1872, le lieutenant CAMERON, de la marine anglaise, est choisi par la Société de Géographie de Londres pour seconder Livingstone. Il quitte Zanzibar le 17 janvier 1873, rencontre à quelques jours à l'Ouest de Tabora les restes de Livingstone que des serviteurs fidèles ramènent pieusement à la côte. Cameron traverse le lac Tanganika, découvre son déversoir la Lukuga, atteint le Lualaba qui, d'après lui, « doit » être le haut Congo; il compte descendre le fleuve jusqu'à l'Océan, mais, faute de canots, il ne peut dépasser Nyangwe.

C'est à STANLEY que reviendra la gloire, durant les années 1875 et 1877, de résoudre le problème Lualaba-Congo.

De Nyangwe, Cameron se dirige vers le S.-O., voit, à une distance de 30 kilomètres le lac Kisale, passe le Lomami près de ses sources, franchit le Lubilash, puis le Kasaï, près du lac Dilolo et atteint Benguela le 7 novembre 1875.

Cameron, géographe accompli, est le premier qui signale de façon caractéristique les richesses minières des régions du Katanga dont il vient de traverser le secteur Nord-Ouest. Non seulement il y a reçu des échantillons de malachite et de charbon, mais, comme Livingstone, il a acquis la certitude de l'existence de l'or.



Croquis 1

Les premières découvertes au Katanga

Livingstone ---------- Thomson ----------

Cameron ..... Böhm et Reichard .....

Capello et Ivens ----------

En 1878, l'anglais THOMSON, venu du Tanganika, essaye vainement de gagner le haut Lualaba par le Nord-Est.

Aucune mission n'a donc pénétré jusqu'à ce jour, au cœur du Katanga, c'est-à-dire dans la région correspondant vers les parallèles 10 et 11° Sud aux vallées du Lualaba et de la Lufira.

Ce n'est que fin 1883 que la mission BÖHM-REICHARD, envoyée par la section allemande de l'Association internationale africaine, y parvient.

Partie le 1er septembre 1883 de la station belge de Mpala sur le Tanganika, station que commande le lieutenant Storms, la mission Böhm-Reichard franchit la vallée de la Lufira où règne le sanguinaire Msiri et visite les expansions de Kikondja et de l'Upemba. C'est durant cette partie de l'exploration (27 mars 1884) que meurt le Dr Böhm. Reichard se propose alors de visiter la région minière du Katanga et d'explorer par la même occasion les sources de Lualaba et de la Lufira.

Il parvient au village du chef Katanga (27 mai 1884), ne peut le dépasser en raison de l'hostilité des indigènes et se voit obligé de revenir à Bunkeia, capitale de Msiri, non sans avoir recueilli de nombreux échantillons de minerais.

C'est avec la plus grande peine, que Reichard, inquiété par les exigences et le mauvais vouloir de Msiri, parvient à quitter Bunkeia, à repasser les Kundelungu et la Luvua et à arriver, exténué, à Mpala le 30 novembre 1884.

Cette mission apporte à son tour un tribut remarquable à la description géographique des régions qui nous intéressent:

1° Reichard établit le rôle du Lualaba-Kamolondo qui constitue bien la branche maîtresse du système hydrographique de l'Urua-Katanga; il est le premier à caractériser la valeur de ce superbe fleuve qui coule paisiblement, écrit-il, depuis la régions des lagunes jusqu'aux rapides de Nyangwe. Alexandre Delcommune vérifiera cinq ans plus tard cette assertion.

2° Nous lui devons des renseignements précis sur la position géographique de deux gisements de cuivre à proximité du village du chef Katanga.

Quelques mois après Reichard, deux officiers portugais, les lieutenants CAPELLO et IVENS, venus de la côte occidentale (Mossamédès, 14 mars 1884), coupent le Lualaba près de ses

sources, visitent un gisement de cuivre de la haute Lufira et la partie méridionale de territoires de Msiri.

Ils veulent gagner le Luapula, puis les stations belges du Tanganika; mais la contrée vient d'être ravagée par Msiri et ils sont contraints de se rabattre vers le Zambèze (Tété, mai 1885).

Nous retenons de leurs récits ces notes qui concernent le Katanga: « Toute la région élevée (1400 mètres d'altitude), » qui s'allonge entre le 25e et le 31e degrés, constitue l'un des » pays les plus riches de l'Afrique tant au point de vue mi- » néral qu'au point de vue agricole. Il est hors de doute que » l'Européen peut s'y établir et y vivre. »

Nous sommes en 1885.

Cette année est le point de départ officiel de la colonisation belge en Afrique centrale.

Le 23 février, le Colonel Strauch, délégué de l'Association Internationale du Congo à la Conférence de Berlin, annonce solennellement aux diplomates assemblés sous la présidence du Prince de Bismarck, que toutes les puissances représentées ont reconnu l'Association Internationale du Congo comme Etat souverain.

La sympathie unanime qui accueille cette déclaration amène Léopold II à franchir une étape décisive de sa grandiose entreprise: en avril, il sollicite et obtient de la Législature l'autorisation d'exercer la souveraineté de l'Etat qu'il vient de fonder.

Le 1er juillet, Sir Francis de Winton, représentant en Afrique de l'Association Internationale, proclame, à Banana, l'existence de l'Etat Indépendant du Congo.

Dès le 1er août, le Roi souverain notifie en ces termes cet événement aux puissances signataires de l'Acte de Berlin: « Les possessions de l'Association Internationale du Congo » formeront désormais l'Etat Indépendant du Congo. J'ai pris, » d'accord avec l'Association, le titre de Souverain du nouvel » Etat. L'union entre la Belgique et cet Etat sera exclusive- » ment personnelle. »

Le même jour, Sa Majesté annonce que l'Etat Indépendant du Congo se déclare neutre dans les limites fixées comme suit pour la région du Sud-Est : « la ligne médiane du lac Tan- » ganika, une ligne droite menée du lac Tanganika au

» lac Moero par 8°30' de latitude Sud, la ligne mé-
» diane du lac Moero, le cours d'eau qui unit le lac Moero
» au lac Bangwelo, la rive occidentale du lac Bangwelo, une
» ligne menée de l'extrémité méridionale du lac Bangwelo
» jusqu'à la rencontre du 24e degré de longitude Est de Green-
» wich et suivant la crête de partage entre les eaux du Congo
» et celles du Zambèze. »

Aucune puissance n'émit de réserve au sujet de ces limites; le nouvel Etat put donc les considérer comme reconnues officiellement; mais certains ne manquèrent pas de lui reprocher la non-occupation de tous ses territoires.

Ce reproche, puéril en droit, créait cependant pour le Katanga une situation plutôt précaire.

Tandis que les récits de P. Reichard et des lieutenants Capello et Ivens attiraient l'attention du monde colonial sur la valeur économique des territoires de la Lufira-Lualaba, Cécil Rhodes et ses troupes de pionniers poursuivaient énergiquement la prise de possession du bassin du Zambèze.

En 1889, une sanction officielle fut accordée à leurs efforts par la constitution de la Chartered (British South Africa). Leur activité redoubla, visant à étendre vers le Nord la « zone d'influence » anglaise. On vit apparaître au Katanga leurs premiers envoyés: ce fut d'abord Thomson qui, en 1890, venant cette fois du Sud-Est, renouvela vainement sa tentative de pénétration vers le royaume de Msiri.

Le 8 novembre 1890, un autre émissaire de Cecil Rhodes, M. Sharpe, venant du Tanganika, arriva chez Msiri; mais sa mission politique échoua et il dut se retirer assez précipitamment.

Ajoutons que depuis février 1886, le missionnaire anglais Arnot, qui avait réussi à conquérir les bonnes grâces de Msiri, se trouvait installé près de Bunkeïa.

Les coloniaux belges s'occupaient de leur côté, avec un intérêt grandissant, des choses du Katanga. Nous en trouvons la trace dans la suite ininterrompue d'études et de notices que leur consacra, dès sa fondation (1884), le *Mouvement géographique*. La conséquence naturelle de ces préoccupations se traduisit, en juin 1890, par la décision que prit la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie, d'envoyer au Ka-

tanga une expédition de découverte sous la direction d'Alexandre Delcommune, le vétéran de l'œuvre coloniale.

2e Période.

Les explorations belges de 1890 a 1893.
La prise de possession.
Arrangement Anglo-Congolais du 12 Mai 1894.

La création de la Chartered et la nouvelle de l'apparition de ses « pionniers » aux confins Sud-Est de la jeune Colonie ne manquèrent pas d'émouvoir le Roi-Souverain.

L'Etat avait en ce moment à faire face, dans d'autres directions, à de graves soucis d'occupation, et on conçoit qu'il accepta de tirer un parti politique de l'Expédition Delcommune, alors en marche vers le Sud par la vallée du Lomami. Toutefois, en attendant l'arrivée de cette mission au Katanga, il jugea opportun de gagner quelques mois en ordonnant au lieutenant Paul Le Marinel, Commandant du Camp militaire de Lusambo et Chef du district de Lualaba, de se rendre à marches forcées chez Msiri et de lui faire arborer le drapeau bleu étoilé d'or.

Le Marinel s'acquitta de sa mission.

Parti de Lusambo le 23 décembre 1890, il franchit le Lubilasch (Sankuru) le 17 février à Mutombo Mukulu, passa le Lomami près de ses sources, coupant donc en ce point l'itinéraire de Cameron, franchit le Lualaba le 27 mars par 10° Sud et reçut le 18 avril 1891, à Bunkeïa, un accueil bienveillant de Msiri.

Le Marinel y trouva les missionnaires Swan, Lane et Crawford, compagnons d'Arnot, en ce moment en Europe. Leur mission était installée à proximité immédiate de la résidence de Msiri et l'on doit reconnaître que l'obligeante intervention de ses membres contribua au succès politique de l'expédition Le Marinel.

Celui-ci installa deux de ses adjoints, Legat et Verdickt, à la Lofoï, et le 11 juin, reprit le chemin du Sankuru pour rentrer à Lusambo le 11 août.

En même temps qu'il dépêchait le lieutenant Le Marinel à Bunkeïa, l'Etat s'entendait avec la Compagnie du Congo pour

le Commerce et l'Industrie, à l'effet d'obtenir sa coopération à l'œuvre d'occupation politique qui s'imposait à bref délai, vers le Sud-Est.

De ces pourparlers, naquit la Compagnie du Katanga. Non seulement celle-ci reprit pour son compte l'expédition d'Alexandre Delcommune, que l'on avisa de l'orientation semi-officielle de son action, mais elle décida l'envoi immédiat de deux autres missions. L'une, sous le commandement du capitaine Bia et du lieutenant Francqui, prendrait Lusambo comme base de sa pénétration, l'autre dirigée par le capitaine anglais Stairs, partirait du Tanganika.

A quelques mois de distance, les trois missions occupèrent Bunkeïa.

L'importance politique et économique qui s'attache à leurs travaux mérite que nous leur consacrions un exposé sommaire.

L'expédition Delcommune, à laquelle sont attachés: MM. le Docteur Paul Briart, Norbert Diderrich, ingénieur des mines, Hackansson, lieutenant, Florent Cassart, sous-officier, le Baron de Roest d'Alkemade et le naturaliste Protsche, se trouve le 30 novembre 1890 à Benakamba, sur le haut Lomami. Le 2 mai suivant, elle parvient à Gandu, chez le chef Gongo Lutete, par 4°50' de latitude Sud; Delcommune y rencontre Rachid, neveu de Tippo-Tip. MM. de Roest et Protsche, malades, rentrent en Europe.

Le 18 mai, Delcommune quitte Gandu et commence son admirable reconnaissance du Katanga: du 8 au 16 juin, séjour à Kabinda, chez le chef Lupungu; les 13 et 14 juillet, passage du Lomami; 19 juillet à Kilemba, chez Musseya, fils de Kassongo Niembo; 30 août, passage du Lualaba, en aval du lac Kisale ; puis, l'expédition remonte la Lufira, passe cette rivière près des chutes Djuo et arrive le 6 octobre à Bunkeïa, chez Msiri.

Après un séjour de trois semaines au poste de la Lofoï où résident Legat et Verdickt, l'expédition se dirige vers la région des mines et des sources du Lualaba. Arrêt du 24 novembre au 1er décembre à Tenke (haute Lufira) et arrivée à Mushima sur le Lualaba le 16 décembre. La marche s'effectue dans des conditions épouvantables: guerre civile, villages abandonnés,

famine; aussi l'expédition subit-elle des pertes considérables. Après un arrêt de deux mois et demi dans ce pays désolé, arrêt passé à creuser des canots, Delcommune entame la périlleuse descente du Lualaba, de Mushima aux chutes qui portent son nom. (Gorges de Nzilo).

Cruellement éprouvé par le manque de vivres, Delcommune doit renoncer à son projet: reconnaissance du Lualaba jusque Nyangwe; il reconnait les gorges de Nzilo et le fleuve jusqu'au confluent de la Lufupa, puis regagne Bunkeïa le 8 juin 1892.

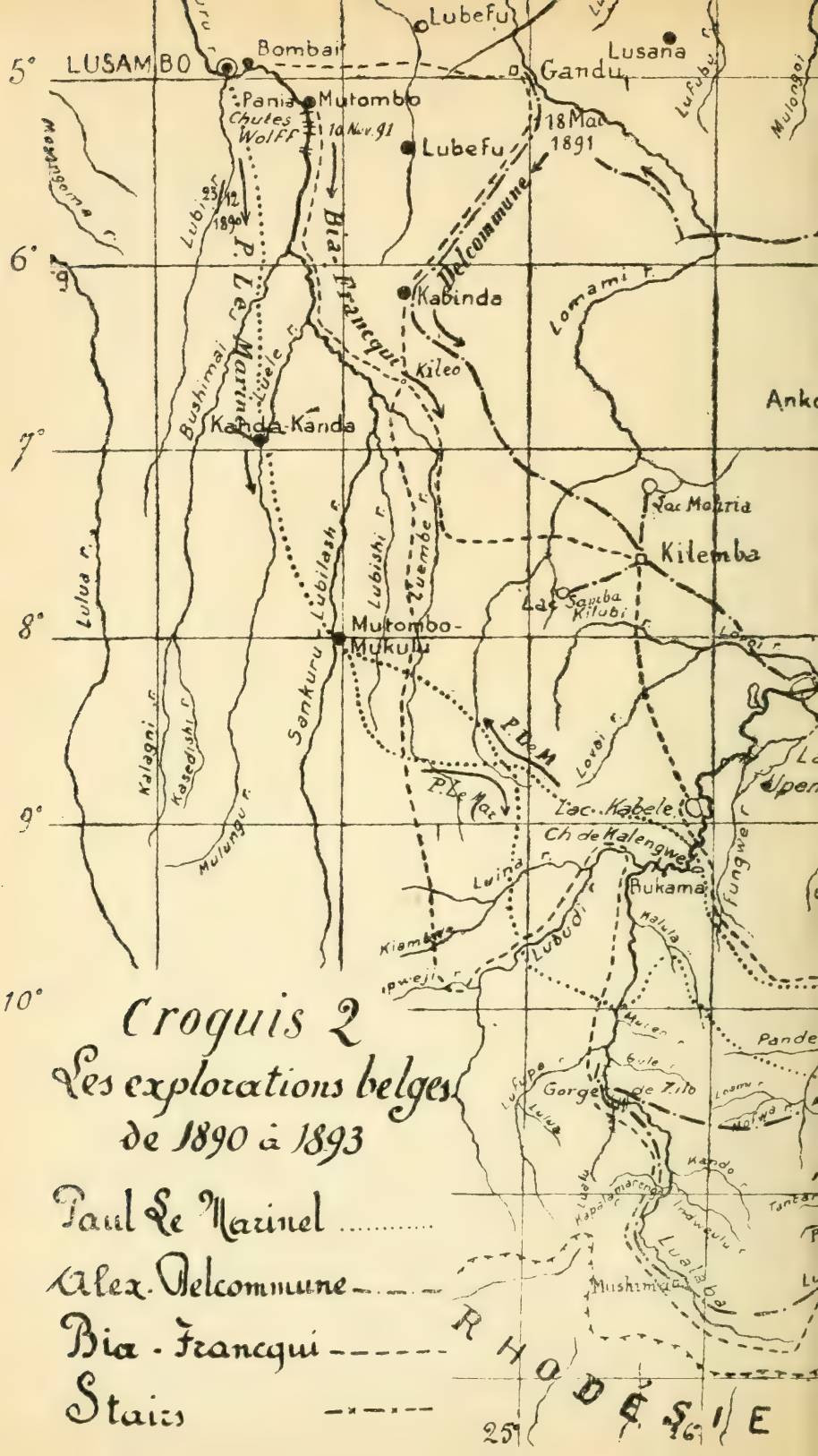
Il y reçoit connaissance des projets de la Compagnie du Katanga dont il relèvera désormais; il y apprend l'entrée en action de deux autres missions: l'expédition Stairs arrivée à Bunkeïa le 14 décembre 1891; le 19 du même mois, mort tragique de Msiri et de Bodson; le 1 février Stairs, malade, est retourné à la côte; la colonne Bia-Francqui est arrivée le 30 janvier à Bunkeïa; ses officiers explorent en ce moment le Sud-Est du Katanga, tandis que le géologue Cornet prospecte aux environs, dans la région de Bunkeïa-Kambove.

Le 11 juillet 1892, Delcommune quitte Lofoï et complète son circuit par les étapes glorieuses Moero, Tanganika, rivière Lukuga, Lualaba, Lomami, Gandu, où il arrive le 19 décembre 1892.

Nous avons vu dans quelles conditions les expéditions Bia-Francqui et Stairs ont été organisées par la Compagnie du Katanga; elles doivent faire œuvre politique et scientifique. Comme l'expédition Delcommune, elles rempliront parfaitement leur rôle.

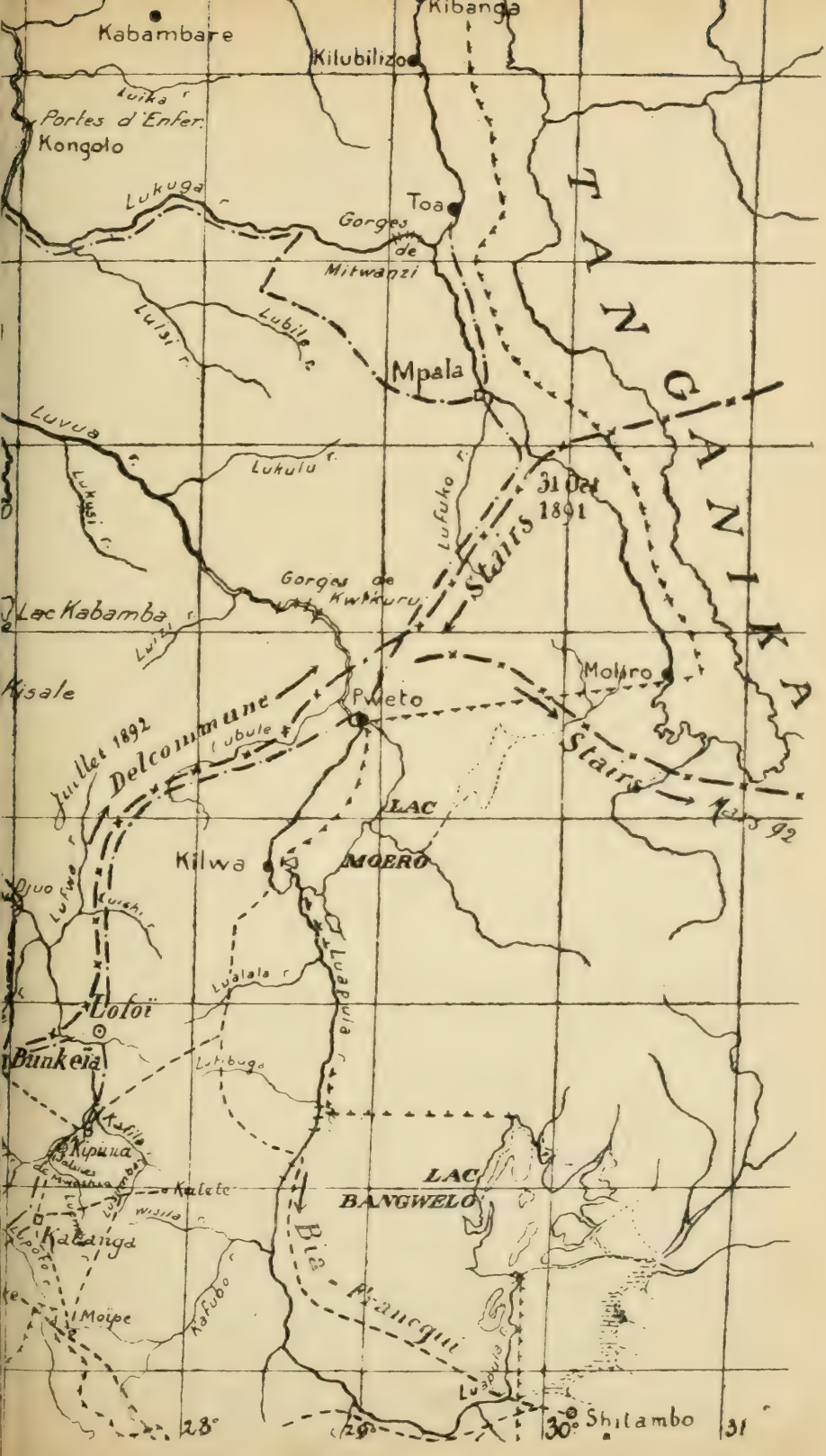
Le capitaine Stairs, ancien adjoint de Stanley à la recherche d'Emin Pacha, est accompagné du Marquis de Bonchamps, du lieutenant Bodson, du Dr D.-J.-A. Moloney et de Thomas Robinson; partie de Zanzibar le 4 juillet 1891, l'expédition est arrivée à Bunkeïa le 11 décembre.

Cinq jours plus tard se produit un événement considérable qui va exercer une action décisive sur l'occupation du Katanga; Msiri, se refusant à accepter effectivement l'autorité de l'Etat, Stairs lui envoie Bodson, qui, traîtreusement menacé par le cruel potentat, l'abat d'un coup de revolver; malheureusement la disparition de Msiri coûte la vie au brave officier.



Croquis 2
Les explorations belges de 1890 à 1893

Paul Le Marinel .....
Alex. Delcommune - - - -
Bia - Francqui - - - - - -
Stairs - - - - -


Kabambare
Kibanga
Kilubilizo
Luika r.
Portes d'Enfer
Kongolo
Lukuga r.
Toa
Gorges de Mitwanzi
TANGANIKA
Lukisi r.
Lubile r.
Mpala
Luvua r.
Lukulu r.
Lukusi r.
Lufuko r.
31 Oct 1891
Stairs
Gorges de Kwikuru
Lac Kabamba
Luizi r.
Kisale
Moliro
Pweto
Delcommune
Juillet 1892
Lubule
Stairs
Mars 92
LAC
MOERO
Kilwa
Luwa r.
Kurshi r.
Lualala r.
Lualaba r.
Lofoï
Bunkeia
Lubuga
Kafila
Kipuna
Kalete
Wisila r.
LAC
BANGWELO
Katanga
Bia
Mangui
Kafubo r.
Moipe
Luavula
Shitambo
28°
29°
30°
31

Malade, Stairs quitte Bunkeïa le 4 février 1892 et gagne la côte via le lac Moero, le Sud du Tanganika, le lac Nyassa et la rivière Chire. Il meurt à Chinde le 8 juin 1892.

L'expédition Bia-Francqui, réunie à la mi-juin 1891 à Boma, se trouve le 16 octobre à Lusambo prête à pénétrer le Katanga par la voie du Sankuru. Elle comprend, outre les deux éminents officiers qui la commanderont successivement: MM. Jules Cornet, géologue, le Dr Jules Amerlynck et le lieutenant Derscheid.

La colonne quitte Lusambo le 10 novembre et arrive à Bunkeïa le 30 janvier 1892, un mois et demi après la mort de Msiri.

Le Commandant de l'expédition installe son camp à Kipuna (rive droite de la Lufira, à une journée en aval du Lukafu actuel).

Il y laisse le géologue Cornet, qui va rayonner autour de ce point très bien choisi, et le 15 avril, accompagné du lieutenant Francqui, se dirige vers le Moero et le Luapula où l'on signale la présence d'agents de la South Africa; les vaillants explorateurs nous rallient toutes les populations visitées, atteignent le village Shitambo où, le 1er mai 1873, est mort Livingstone; ils y déposent une plaque commémorative au nom de la Société de Géographie de Londres; le 3 août, ils rejoignent la seconde partie de l'expédition à Tenke. C'est là, que le 30 août, épuisé par la fièvre, succombe l'infortuné capitaine Bia.

C'est ensuite la reconnaissance des sources du Lualaba, puis la descente de la rive gauche du fleuve jusque près des chutes de Kalengwe, la reconnaissance du Lubudi, des sources du Sankuru et l'arrivée à Lusambo le 10 janvier 1893.

Si l'expédition Francqui, par sa marche alerte au milieu d'un territoire hostile ou ravagé par la famine, a contribué puissamment au succès politique de l'action confiée par l'Etat à la Compagnie du Katanga, les résultats scientifiques dus à son éminent géologue Jules Cornet, constituent un apport décisif à l'étude des richesses minières des régions parcourues. Avec une précision rigoureuse, Cornet a pu fixer l'allure géologique générale du Katanga; il a scientifiquement décrit les gisements de fer et de cuivre qui se sont trouvés sur son itinéraire et a prédit les surprises heureuses que procureraient des recherches plus complètes. Le nom de Jules Cornet

restera intimement lié au développement économique du Katanga.

Le 17 avril 1893, les glorieux survivants des expéditions du Katanga furent reçus solennellement en présence du Roi ou palais des Académies.

Pour caractériser le labeur considérable de ces missions, nous nous contenterons de reproduire en un croquis sommaire l'ensemble de leurs itinéraires; on remarquera qu'en moins de deux ans, toute la région du Sud-Est de la Colonie a été méthodiquement reconnue.

Les succès politiques obtenus ont été aussi considérables que les résultats scientifiques.

Désormais, écrit A.-J. Wauters auquel nous devons ces renseignements historiques détaillés sur ces expéditions [1], « il n'allait plus être possible de s'appuyer sur les théories de » la non-reconnaissance et de la non-occupation des « Zones » d'influences » pour essayer de contester ces frontières mé- » ridionales de l'Etat fixées par l'acte de neutralité. La « Char- » tered », du reste, ne fit plus aucune tentative et, le 12 mai » 1894, le Gouvernement Britannique réglait la question en » signant, avec l'Etat du Congo, une convention précisant » les frontières respectives des puissances dans ces parages. »

3e Période.

La Compagnie du Katanga et le Comité spécial.

Nous avons rappelé dans quelles circonstances l'Etat Indépendant et la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, furent amenés à conclure la convention du 12 mars 1891 qui aboutit à la création de la Compagnie du Katanga.

Voici quelques extraits de cette convention:

Art. 1er. — Il sera constitué, sous l'empire de la loi belge du 18 mai 1873, une Société anonyme belge sous la dénomination de *Compagnie du Katanga*, ayant pour but:

1° L'exploration de l'Etat Indépendant du Congo indiquée au plan ci-joint et formant le bassin du Haut-Congo en amont de Riba-Riba, au point de vue de la colonisation, de l'agriculture, du commerce et de l'exploitation minière;

---

[1] *Mouvement géographique* de 1890 à 1893.

2° L'étude générale des voies de communication par terre et par eau à établir dans ledit bassin, afin d'en faciliter le développement économique;

3° La constitution, à l'aide de ses propres ressources ou par des sociétés spéciales, d'entreprises de colonisation ou d'exploitation du sol et du sous-sol dans la région explorée, et la création, l'organisation et l'exploitation de services de transports à établir en vertu de concessions de l'Etat Indépendant du Congo.

Les statuts de cette Compagnie seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Art. 6 — La Compagnie s'engage:

1° A établir, dans un délai de trois ans, deux embarcations à vapeur sur les branches supérieures du Haut-Congo ou sur les lacs limitrophes de l'Etat Indépendant du Congo;

2° A fonder, dans le même délai, au moins trois postes dans la région concédée.

Art. 7. — La Compagnie prêtera son concours le plus actif à toutes les mesures destinées à supprimer la traite, le trafic des spiritueux et celui des armes prohibées.

Art. 8. — La Compagnie sera tenue d'organiser une police suffisante pour assurer la sécurité de ses établissements et de ses bateaux. Les règlements de cette force de police seront approuvés et les officiers agréés par le Gouvernement.

Art. 9. — L'Etat concède à la Compagnie du Katanga, en pleine propriété, le tiers des terrains appartenant au domaine de l'Etat situés dans les territoires visés dans la présente convention, et la concession, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, de l'exploitation du sous-sol dans les terrains concédés.

L'Etat accorde, en outre, à la Compagnie, pendant vingt ans, un droit de préférence pour la concession de l'exploitation, au conditions générales qui seront déterminées par le Gouvernement, de toutes les mines dont la Compagnie aura la première fait connaître l'existence dans les lots réservés à l'Etat.

Art. 10. — Pour déterminer les terrains concédés à la Compagnie du Katanga en vertu du paragraphe premier de l'article 9, le territoire de l'Etat visé à la présente convention sera divisé en blocs de terrains comprenant en longitude et en latitude six minutes géographiques de dimension. Il est dès maintenant arrêté que la répartition des lots de terrains aura lieu conformément à l'échiquier reproduit sur le plan annexé aux présentes, plan lui-même conforme à l'article 9 qui fait loi.

Dans son assemblée générale du 21 mars 1891, à laquelle assista Cameron, la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, après avoir entendu un rapport très substantiel de son administrateur délégué, le major Thys, sur les richesses signalées au Sud de l'Urua, donna son approbation à la constitution de la Compagnie du Katanga.

Une seconde convention, du 9 mai 1896, entre l'Etat et le nouvel organisme modifia comme suit le dispositif arrêté en 1891 :

La Compagnie rétrocède à l'Etat qui accepte, la propriété pleine et entière de tous les terrains qui lui ont été cédés en vertu de l'article 9 du contrat du 12 mars 1891, dans les blocs situés au Nord du 5e parallèle Sud, l'Etat lui cédant, en échange, des terrains d'une superficie équivalente, qui seront choisis par la Compagnie, parmi les terrains vacants, le long de chacune des deux rives du Lomami en aval de Bena-Kamba; ces terrains ne pourront pas s'étendre sur la rive droite à une distance de plus de 15 kilomètres de la rive. La propriété des terrains ainsi cédés restera acquise définitivement à la Compagnie contractante, même dans le cas où celle-ci ne remplirait pas en temps utile les obligations que lui impose le contrat du 12 mars 1891.

Voyons ce qui se passe au Katanga, au lendemain des mémorables expéditions de 1891-92.

En septembre 1893, le lieutenant Brasseur remplace le lieutenant Legat à la tête du poste de la Lofoï. Brasseur effectue de nombreuses reconnaissances géographiques et se livre à un fructueux travail d'occupation.

En 1895 il assure sa situation à la Lofoï en ralliant à son influence les populations de l'Entre Lufira-Lualaba.

En 1896, il complète l'étude des lacs du Graben de l'Upemba, descend le fleuve jusqu'à Ankoro, reconnaît et remonte la Luvua (Luapula des précédents explorateurs) jusque Pweto, où il crée un poste, de concert avec le capitaine Descamps, qui commande la zone du Tanganika.

En 1897, les régions du S.-E. de l'Etat sont constituées en unité administrative sous le nom de Zone du Katanga-Urua. Brasseur en est le premier chef.

L'Arabe Shiwala, installé sur le haut Luapala, terrorise nos populations : Brasseur marche contre lui, mais tombe frappé mortellement lors de l'attaque du boma principal (10 novembre 1897).

Le capitaine Verdickt, son successeur, reçoit le 20 février suivant, au poste de la Lofoï, l'expédition scientifique du capitaine Charles Lemaire.

La mission Lemaire, arrivée au Katanga par la voie du Zambèze et la route de Stevenson, réunie au commencement d'octobre à Pweto, comprend, outre son chef, le peintre Léon Dardenne, l'intendant Michel et le lieutenant Maffei. Fin janvier, elle est rejointe par MM. Kemper-Voss, ingénieur-

géologue et Questiaux, prospecteur, qui remplacent MM. De Windt et Caisley, morts accidentellement dans la baie de Moliro (Tanganika). Le lieutenant Maffei, malade, est rentré prématurément en Europe.

Les résultats géographiques et ethnographiques obtenus par le capitaine Ch. Lemaire, font honneur à son activité et à sa science.

A la faveur de ses rayonnements autour du poste de Lofoï, de son voyage au lac Dilolo, de sa reconnaissance des sources du Congo, puis de son retour par le Tanganika et le Manyema, Lemaire a établi 195 stations astronomiques. Ces données rigoureuses ont permis de dresser une carte suffisamment précise du Katanga, en atténuant les erreurs inévitables des précédentes explorations, plus rapides, insuffisamment outillées.

L'action politique de Brasseur, les travaux du capitaine Lemaire, ont certes brillamment rempli l'histoire du Katanga de 1894 à 1899; mais on doit regretter que durant ces cinq années l'Etat n'ait pu préparer et appuyer plus activement la mise en valeur économique de ses provinces du S.-E.

Sans doute, la campagne arabe et d'autres événements ont pour ainsi dire isolé le Katanga et y ont empêché toute entreprise commerciale; mais nul ne pourra nier que l'Etat possédait, au lendemain de l'achèvement du chemin de fer du Bas-Congo, des éléments suffisamment décisifs pour orienter ses efforts vers le haut Lualaba. Le premier rail de la voie Stanleyville-Ponthierville, posé en 1903, aurait pu l'être trois ans plus tôt.

Quoi qu'il en soit, la situation au Katanga, fin 1899, est la suivante:

Le Capitaine Verdick commande la zone du Katanga-Urua, ayant transféré son chef-lieu de la Lofoï à Lukafu; deux stations sont installées sur le Lac Moero, une à Pweto, l'autre à Kilwa.

Une commission mixte, opérant pour compte de l'Etat Indépendant et de la Compagnie du Katanga vient de quitter l'Europe: elle est chargée de délimiter les 3 à 4.000 blocs carrés dont il est question dans la Convention du 12 mars 1891 (art. 10).

Il semble qu'il ait suffi d'entamer ce travail fastidieux de

la délimitation des cases de l'échiquier pour se convaincre, de part et d'autre, que l'on s'engageait dans une aventure sans fin au grand préjudice du développement économique du Katanga.

Aussi, les deux intéressés, par convention du 19 juin 1900, convinrent-ils de ce qui suit:

Art. 1er. — Il est créé un Comité spécial pour assurer et diriger en participation l'exploitation de tous les terrains appartenant au Domaine de l'Etat et à la Compagnie du Katanga et compris entre le 5e de latitude Sud, jusqu'au 24°10' de longitude Est de Greenwich, une ligne droite rejoignant ce point à l'intersection du 6° de latitude Sud avec le 23°54' de longitude Est, ce 23°54' de longitude et les frontières méridionale et orientale de l'Etat.

Ce Comité aura les pouvoirs les plus étendus d'administration, de gestion et d'aliénation, sans aucune exception ni réserve. Il statuera à la majorité des membres.

Art. 2. — Ce Comité sera composé de six membres. Quatre de ses membres, dont le Président ayant voix prépondérante, seront nommés par l'Etat du Congo et deux par la Compagnie du Katanga.

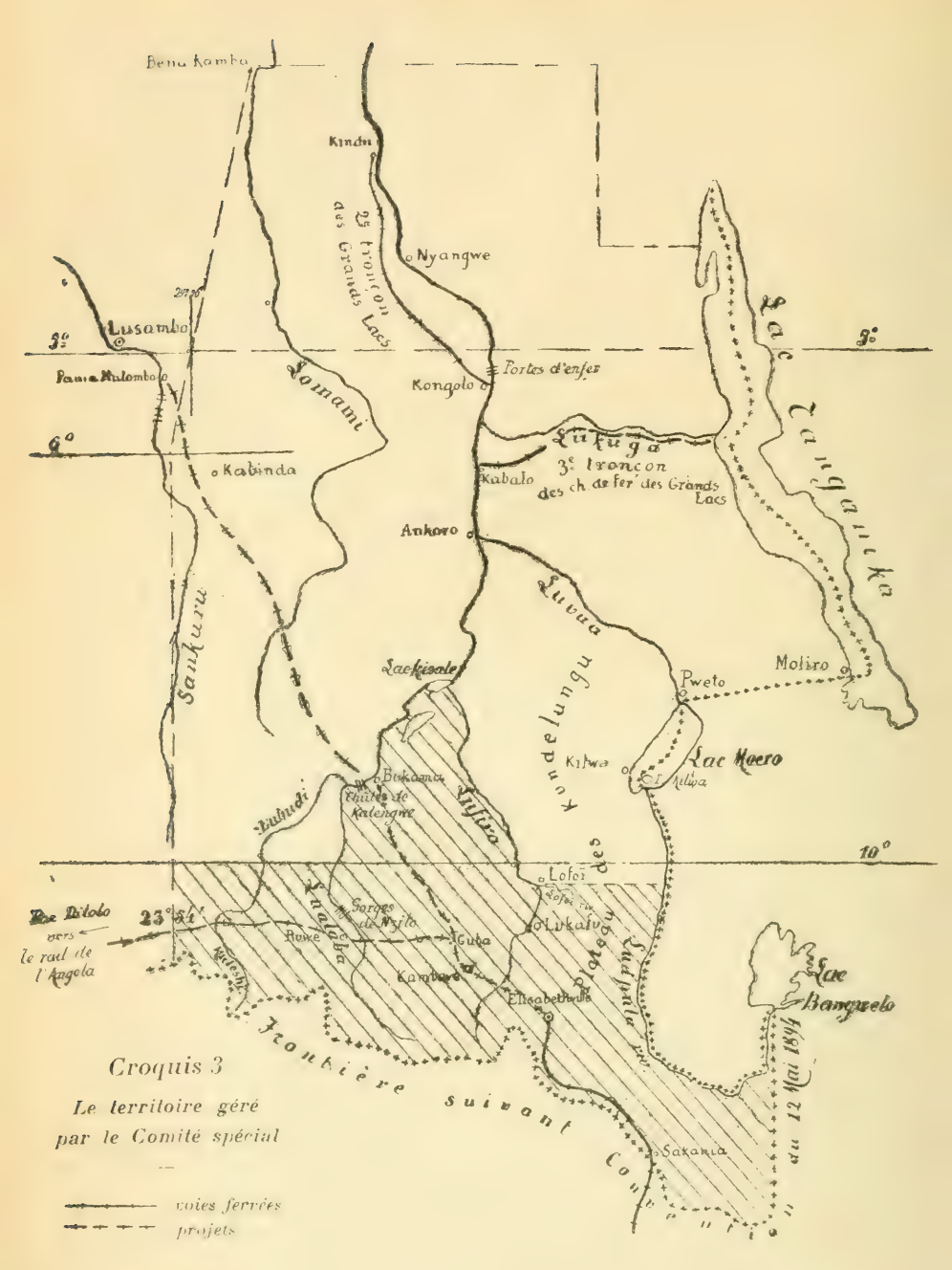
Art. 5. — Tous avantages ou bénéfices à retirer de l'exploitation visée à l'article premier, et tous frais, charges ou pertes, etc., etc., seront répartis par le Comité de direction, à raison de deux tiers pour l'Etat du Congo et d'un tiers pour la Compagnie du Katanga.

Le Comité spécial du Katanga fut successivement représenté en Afrique par le major Weyns, le commandant Tonneau et enfin par le colonel Emile Wangermée. Ces représentants furent, en vertu de la convention du 19 juin 1900, non seulement des gérants de biens communs à la Colonie et à la Compagnie du Katanga, mais plutôt de véritables commissaires de districts, munis de tous les pouvoirs politiques et judiciaires attribués par l'Etat à ces chefs territoriaux.

Depuis 1900, le territoire du Comité spécial fut, de leur part, l'objet d'un travail intense d'occupation: de nombreux postes furent créés, les transports par canots organisés le long des biefs navigables, les voies de communication entre Pania-Mutombo et le lac Kisale, entre Lukafu et le lac Moero améliorées (1). De son côté, la Compagnie du Katanga, se conformant aux charges des conventions déjà citées, lança sur le Moero et le Tanganika les vapeurs Emile Wangermée et Alex. Delcommune.

---

(1) *Grands Lacs Africains et Katanga*, par le lieutenant-colonel E. Wangermée. 1909. J. Lebègue et Cie, Bruxelles.


Benu Kamba
Kindu
2e tronçon des Grands Lacs
Nyangwe
Lusambo
3°
Pania Mutombo
Lomami
Portes d'enfer
Kongolo
Lukuga
3e tronçon des ch. de fer des Grands Lacs
Kabinda
Kabalo
Ankoro
Lac Tanganika
Sankuru
Luvua
Lac Kisale
Kundelungu
Pweto
Moliro
Kilwa
Lac Moero
Bukama
Chutes de Kalengwe
Lubudi
Kyle
Plateau des Sud-Lunda
Lofoi
Lac Dilolo
vers le rail de l'Angola
Sorges de Kyle
Kuba
Kambove
Elisabethville
Lac Bangwelo
Frontière suivant Convention du 12 Mai 1894
Sakania
Croquis 3
Le territoire géré par le Comité spécial
voies ferrées
projets

En même temps que se poursuivait l'occupation administrative du Katanga, le Comité spécial entamait enfin les préparatifs de mise en valeur des richesses du sous-sol. Faute de personnel entraîné aux prospections, le Comité s'adressa à M. Williams, représentant le Tanganika Concessions Limited, compagnie anglo-rhodésienne constituée depuis le 20 juin 1899.

Par convention en date du 8 décembre 1900, complétée par celle du 22 mars 1902, la Tanganika fut autorisée à procéder jusqu'au 9 décembre 1905, à des recherches minières dans la partie méridionale du Katanga (voir carte 3, secteur hachuré).

Le 22 octobre 1905, une nouvelle convention entre le Comité spécial du Katanga et M. Williams prorogea les précédentes jusqu'au 9 décembre 1906.

Les art. 2, 3, 4 de la même convention prévoyaient encore des recherches minières dans les mêmes régions mais dans d'autres conditions que celles prévues antérieurement. Enfin, par l'art. 5, M. Williams s'engageait à mettre ses prospecteurs à la disposition du Comité spécial pendant un terme de 2 ans à partir du 9 décembre 1909.

C'est pour mettre en valeur les découvertes minières réalisées à ce moment par le personnel de la Tanganika que fut constituée le 28 octobre 1906, l'Union minière du Haut Katanga.

La première coulée de cuivre de l'Union minière eut lieu à Elisabethville fin juillet 1911.

Pour compléter ce chapitre consacré à l'activité de l'Etat Indépendant et du Comité spécial au Katanga, il convient de dire quelques mots des chemins de fer en voie de réalisation vers la région minière.

Dans la direction du Nord, le Katanga présente un premier débouché : c'est la voie du fleuve, où des biefs très accessibles à la navigation alternent avec les tronçons ferrés de la Compagnie des Grands Lacs et de la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Le second tronçon des Grands Lacs est arrivé le 1er janvier 1911 à Kongolo, permettant l'utilisation du dernier élément navigable du Lualaba : le bief des Portes d'Enfer aux chutes de Kalengwe.

Vers le Sud, Elisabethville est actuellement reliée au réseau rhodésien, et bientôt un rameau ferré s'élancera de Kambove à la rencontre du rail de l'Angola.

Pour réaliser les jonctions avec les lignes du Sud et de l'Ouest, l'Etat du Congo a créé deux organismes, la Compagnie du chemin de fer du Katanga (décret du 11 mars 1902) et la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (décret du 31 octobre 1906).

Nous n'avons pas le loisir d'étudier le mécanisme financier assez compliqué de ces sociétés (1); contentons-nous de rappeler que le rail du Sud, construit à l'intervention de la Rhodésia-Katanga Junction, filiale de la Tanganika, a franchi notre frontière en décembre 1909 à Sakania; il est parvenu moins d'un an après à Elisabethville. En ce moment, la Société Coloniale de Construction, créée le 26 avril 1911, s'est substituée à la Rhodésia-Katanga Junction pour joindre Elisabethville à Bukama. On serait en ce dernier point en 1914.

4e Période.

Le Katanga depuis l'annexion.

Son autonomie administrative.

L'art. 22 de la loi du 18 octobre 1908 sur le Gouvernement du Congo belge stipule que le pouvoir exécutif ne peut déléguer l'exercice de ses droits qu'aux personnes et aux corps constitués qui lui sont hiérarchiquement subordonnés. Toutefois, ajoute-t-il, *la délégation consentie par l'Etat Indépendant au Comité spécial du Katanga restera valable jusqu'au 1er janvier 1912, à moins qu'un décret n'y mette fin à une date antérieure.*

La reprise du Congo par la Belgique ne changea donc rien au fonctionnement du Comité spécial.

Il fallut le décret du 22 mars 1910 pour décider qu'à partir du 1er septembre suivant, les attributions politiques et administratives du Comité seraient supprimées.

---

(1) Lire à ce sujet: 1o le document officiel: *Exposé de la question des chemins de fer.* 1911. 2o *Le développement économique du Katanga,* Rosenthal. 2e édition. 1911. Société Belge de Librairie, rue Royale, 15, Bruxelles.

Croquis
Carte des Réserves minières
existant au 15 Janvier 1911.
Légende
KIKONDJA
Lac Kisale
Lufira
Lac Kabele
Lac Upemba
Kamolonda
Lovoi
Luabu
KINDA
Lualaba
MONTS HAKANSSON
MONTS MULUMBE
MONTS KIBARA
PIWETO
LAC MOERO
KILWA
MUFUNGWA
PLATEAU des KUNDELUNGU
PLATEAU de la MANIKA
PLAINE DE LA LUFIRA
Fungwe
Mosanguli
FUNDA BIABO
Kundelungu
Busanga
Kapiri
Kaimba
Mazawa
Musumba
KASENGA
Luapula
LUKAFU
Shinika
KIPAILA
Kowa
Kasakelwa
Kasekeleza
Dikurwe
Kowa
Konsuki
Kankenu
Luambo
KAMBOVE
Sikokoi
Tufi
Showanda
Kazolwe
Luwizeza
KUABUA
Kalangwe
SAKABINDA
Lufunfu
Mutumbwa
Ditekaba
Kafumacabo
Kasua
Shamalenge
Lukula
Tenka
Kafunda
Mikupa
Katonta
Kayenga
Shiwanda
Musombwizi
Musaka
Etoile du Congo
ÉLISABETHVILLE
Kipopo
Mabeya
Kamakupa
KALONGA
SHINSENDA
Mukambo
LUEMBE
SAKANIA
Bwana Kubwa
Murosaki
KAVALO
Kafubo
Luapula
Zone de Katanga où l'exploitation du kundelungu dans lequelle les fissures ou veines de diamant et des pierres précieuses sont très visiblement mises en évidence
Zone de Kanosha sur laquelle les travaux de recherche d'étain et diamant et des pierres précieuses sont non seulement autorisés (arrêté du 23 Déc 1910 se trouve en dehors de la carte, à l'aquelle la plus méridionale en la colonne, au S.E. de Kasale
Zone dans laquelle le droit d'exploitation est acquis sur tous les gisements de cuivre sans exception à l'Union minière du Hte Katanga
Zone dans laquelle le droit d'exploitation est acquis sur tous les gisements d'étain sans exception, à l'Union minière du Hte Katanga
Gisements isolés sur lesquels le droit d'exploitation ou un arrêté minisiel a été accordé
Gisement de fonte et d'acier minerai indiqué comme sur une carte de son ministère et dont le centre se trouve à l'endroit du nuit et dont un des coins, se trouvant à la droite joignant les nuit, 1 et 2
Gisement d'or
id. d'étain
id. de cuivre
id. de fer
id. de chrome
id. de nickel
id. de manganèse
Union Minière
29

Un arrêté royal daté du même jour constitua le district autonome du Katanga, sous la haute direction d'un Vice-Gouverneur Général.

Un arrêté du 29 juillet 1910 nomma à ces fonctions le Colonel du Génie Emile Wangermée.

Depuis le 1er septembre 1910, le Comité spécial n'existe plus qu'à titre d'organisme purement économique; il assure et dirige pour compte de l'Etat et de la Compagnie du Katanga, l'exploitation de tous les terrains du nouveau district ainsi que le porte la Convention du 19 juin 1900.

Il nous reste à rappeler les conventions minières conclues entre le Comité spécial et divers groupements financiers. Elles font suite aux cessions consenties à l'Union minière du Katanga.

La première de ces conventions porte la date du 15 janvier 1910: elle accorde à un groupe belge représenté par MM. le colonel Thys et Jean Jadot, des droits de recherches minières et éventuellement des droits d'exploitation dans la partie du district du Katanga s'étendant au Nord de la ligne continue: parallèle 10° Sud, rive gauche du Lualaba, rives Ouest, Nord et Est du Lac Kisale, rive droite de la Lufira et parallèle 9°30' Sud.

Voici en quels termes M. Morisseaux, Membre du Conseil Colonial, résume cette convention-type dans son remarquable rapport sur le décret d'approbation:

En vertu de la Convention, les concessionnaires sont autorisés à rechercher les gisements miniers dans la région ainsi décrite. Cette prospection générale pourra durer deux années au cours desquelles ils auront le droit de délimiter une superficie de neuf cent mille hectares en sept blocs au maximum; puis durant une seconde période de deux années, ils pourront poursuivre leurs recherches et travaux dans ce territoire limité à l'exclusion de toutes autres personnes ou sociétés.

S'ils découvrent des gisements minéraux, les concessionnaires pourront, jusqu'au 1er avril 1914, le notifier au Comité spécial du Katanga, lequel s'engage, jusqu'au 31 décembre 1916, à accorder aux sociétés qu'ils auront fondées le droit d'exploiter les mines découvertes. Ces mines seront abornées aux frais des concessionnaires; aucune ne pourra avoir plus de dix mille hectares.

Le droit d'exploitation emporte l'usage gratuit des terrains appartenant au Comité spécial et dont les sociétés exploitantes auront besoin pour la mise en exploitation des mines ou pour établir des voies de communication.

D'autre part, les concessionnaires prennent pour les sociétés exploitantes, l'engagement: 1° de payer au Comité spécial une redevance sur le produit brut des mines, qui sera de 1 p. c. pour les exploitations de minéraux ordinaires et de 5 p. c. pour les exploitations de métaux précieux ou de pierres précieuses; 2° de lui remettre 33 p. c. des actions de toute catégorie, entièrement libérées, des sociétés exploitantes.

Le Comité spécial se réserve, en outre, la faculté de souscrire 20 p. c. du capital de ces sociétés.

Les statuts de celles-ci devront être soumis à l'approbation préalable du Comité spécial et ne pourront être modifiés sans son consentement.

Ces sociétés ne pourront non plus se dissoudre ni rétrocéder leurs droits sans l'assentiment préalable du Comité. Celui-ci se réserve encore le droit de désigner un délégué pour assister aux réunions de leurs conseils d'administration et de leurs collèges des commissaires. Enfin, le Comité spécial aura les mêmes prérogatives au regard de la société de recherche, au capital de 2 millions de francs, à laquelle les concessionnaires sont autorisés à transférer les droits qu'ils tiennent de la Convention.

Les redevances sur le produit brut cesseront d'être dues sur les mines qui feront retour au Comité, soit que la société décide de ne pas les mettre en exploitation, soit qu'elle cesse de les exploiter, et ce à dater du jour de la notification qui sera faite au Comité spécial, ou à son représentant, de la décision prise par les sociétés exploitantes.

Le droit d'exploitation dont il est question ci-dessus est concédé jusqu'au 11 mars 1990. A cette date, la Colonie du Congo belge sera subrogée de plein droit à tous les droits des sociétés et entrera en possession des mines et du matériel d'exploitation.

Le 22 juillet, le 11 août, le 15 novembre 1910, le 23 février et le 1er mai 1911, des conventions calquées pour ainsi dire mot à mot sur la convention Thys-Jadot, furent conclues avec d'autres groupes représentés respectivement par MM. Greiner et Moyaux, MM. Nagelmackers et Cie, M. Jules Mahillon, MM. L. Thiéry et Paul Briart, MM. H.-A. de Bary, Victor Dhanis et consorts, MM. Van Gele, Daenen et Lambotte.

Ces conventions ont donné lieu à des Sociétés de recherches; plusieurs ont déjà abouti à la formation de Sociétés d'exploitation.

Il est vraisemblable que dans l'avenir, de pareilles Conventions ne seront plus conclues, un décret en date du 10 décembre 1910 réglant définitivement la question minière au Katanga. L'économie de cet important décret est parfaitement exposée comme suit par M. Dupriez, Membre du Conseil Colonial:

Le décret du 16 décembre ouvre tout le territoire du Katanga à la libre

recherche des mines. Mais avant de pouvoir exploiter ses découvertes, le prospecteur va devoir passer par trois phases successives, obtenir, l'un après l'autre, trois permis distincts qui vont lui donner des droits de plus en plus étendus, de mieux en mieux garantis: le permis général de recherche, le permis spécial et exclusif de recherche, le permis d'exploitation.

Enfin, un décret du 23 décembre 1910 détermine trois zones dans lesquelles la recherche et l'exploitation des mines sont momentanément interdites. Ce sont des régions dans lesquelles des questions de participation restent à liquider entre le Comité spécial et M. Williams, en suite des conventions du 8 décembre 1900 et du 22 octobre 1905 (voir croquis 1).

Cette étude historique et les documents cartographiques que nous y avons annexés permettront au lecteur de mieux saisir la portée des chapitres qui vont suivre dans lesquels nos collaborateurs décriront, sous tous ses aspects, le vaste champ d'activité qui s'offre à nos nationaux au Katanga.

Commandants Paul Le Marinel
et René Dubreucq.

CHAPITRE II

Administration — Législation

Administration.

Au moment de la reprise du Congo par la Belgique, l'autorité politique était exercée au Katanga par le « Comité Spécial du Katanga ». Cet organisme avait été créé par la Convention intervenue le 19 juin 1900 entre l'Etat Indépendant du Congo et la Compagnie du Katanga, Société à laquelle l'Etat avait cédé antérieurement le tiers des terrains domaniaux du Katanga.

Devançant le terme prévu par la charte Coloniale, le décret du 22 mars 1910 vint décider que la délégation des attributions du pouvoir exécutif consentie au Comité Spécial du Katanga, prendrait fin le 1er septembre 1910. Depuis cette date, les territoires du Katanga sont administrés par un Vice-Gouverneur général, dont la résidence, fixée d'abord à Kambove, est établie définitivement à Elisabethville.

L'Arrêté Royal organisant l'administration du Katanga a conféré au Vice-Gouverneur, sous l'autorité du Gouverneur général de la Colonie, tous les droits, délégués à celui-ci, du pouvoir exécutif. En conséquence le Vice-Gouverneur est autorisé à prendre des règlements obligatoires de police et d'administration publique. Ces règlements peuvent établir des peines ne dépassant pas sept jours de servitude pénale et 200 frs. d'amende. Le Vice-Gouverneur général correspond directement avec le Ministre des Colonies. Une loi lui a accordé en outre le pouvoir législatif dans la mesure où le possède le Gouverneur Général du Congo Belge. Il peut donc, en cas

d'urgence, suspendre temporairement l'exécution des décrets et rendre des ordonnances ayant force de loi. Pour conserver leur force obligatoire, ces ordonnances doivent être approuvées dans les six mois.

Comme le Gouverneur Général, le Vice-Gouverneur du Katanga est assisté d'un secrétaire général, de directeurs chefs de services, d'un conservateur des titres fonciers et d'un commandant des troupes. Les différentes directions attachées au Vice-gouvernement général du Katanga sont celles des Finances, des Travaux Publics, de la Justice et de l'Instruction publique, de l'Industrie et du Commerce, etc..

Le Vice-Gouverneur général est assisté également d'un commissaire général qui le remplace de plein droit en cas d'absence ou d'empêchement.

Les territoires du Katanga sont divisés en trois zones : la zone du Haut Luapula, chef-lieu Kambove ; la zone de Tanganika-Moëro, chef-lieu Kiambi ; la zone du Lomani, chef-lieu Kabinda. Les zones se subdivisent en secteurs et ceux-ci en postes. Sous l'autorité des chefs de zones et des chefs de secteurs, les chefs de poste veillent au maintien de l'ordre, à l'observation des dispositions légales sur les chefferies indigènes, sur les prestations indigènes, sur les mesures protectrices contre la maladie du sommeil, etc., etc..

Organisation judiciaire [1].

Un tribunal d'appel siège à Elisabethville. Il se compose d'un président et de deux juges, d'un procureur général et d'un greffier. Sa juridiction s'étend à tout le district du Katanga. Il connait, en matière civile et commerciale, des jugements rendus par les tribunaux de première instance, sauf lorsque la valeur du litige ne dépasse pas 200 francs, et en matière pénale, des jugements rendus par les tribunaux de première instance et par les tribunaux territoriaux.

---

(1) Une refonte de l'organisation judiciaire congolaise est en préparation. Voir à ce sujet l'article publié dans le Bulletin de la Société Belge d'Etudes Coloniales, numéro de juin 1911, par M. Gohr, Directeur au Ministère des Colonies.

Un tribunal de première instance est établi à Elisabethville. Il a plénitude de compétence, tant en matière civile et commerciale qu'en matière pénale. Il se compose d'un juge, d'un procureur d'Etat et d'un greffier.

Deux tribunaux territoriaux sont attachés aux chefs-lieux des zones du Tanganika-Moëro et du Lomani : Kiambi et Kabinda. Ils n'ont aucune compétence en matière civile ou commerciale. En matière pénale ils connaissent des infractions quelconques commises par des individus de race non européenne et des infractions commises par des individus de race européenne lorsque la peine de servitude pénale comminée par la loi ne dépasse pas cinq ans, ou lorsque cette peine ne consiste qu'en une amende. Les tribunaux territoriaux se composent d'un juge, d'un substitut et d'un greffier.

A des époques déterminées le tribunal de première instance d'Elisabethville tient des sessions dans les localités autres que son siège ordinaire. Ces sessions se tiennent notamment à Kiambi, Kabinda et Kambove.

Des conseils de guerre ont été institués aux chefs-lieux des trois zones du Katanga. Ils jugent les infractions commises par les militaires sauf lorsque l'infraction est commise par un Européen et que la peine applicable est la peine de mort. En ce dernier cas le tribunal de première instance est seul compétent.

Enfin, une Cour suprême, appelée Conseil Supérieur, a son siège à Bruxelles. Elle connaît de l'appel des jugements rendus par les tribunaux d'appel de la Colonie, lorsque la valeur du litige excède 25.000 francs. Elle siège également comme Cour de Cassation.

La Colonie du Congo Belge est régie par un Code pénal spécial qui s'inspire pour une large part du Code pénal belge.

Elle possède aussi son Code Civil. Ce Code est divisé en deux parties. L'une traite des contrats et obligations, l'autre des personnes et des rapports de famille. L'œuvre devra être complétée par des dispositions relatives aux biens et aux successions.

Les contestations en matière commerciale ne sont pas réglées jusqu'à présent par un code particulier. Le développement

des affaires, spécialement au Katanga, amènera prochainement l'élaboration d'un Code de Commerce.

En vertu de la Charte coloniale, les décisions rendues en matière civile et commerciale par les tribunaux de la métropole, ont, dans la Colonie, l'autorité de la chose jugée et y sont exécutoires de plein droit.

Les décisions rendues en matières civile et commerciale par les tribunaux siègeant dans la Colonie ont en Belgique, sous certaines conditions, l'autorité de la chose jugée et y sont rendues exécutoires.

Les décisions rendues en matière pénale par la justice belge ou la justice coloniale ont, sur le territoire belge et sur le territoire colonial, l'autorité de la chose jugée et y sont exécutoires de plein droit.

Quiconque, poursuivi pour une infraction commise dans la Colonie, est trouvé en Belgique, y est jugé par les tribunaux belges. La Chambre des mises en accusation peut toutefois renvoyer l'inculpé devant la juridiction coloniale.

Quiconque, poursuivi pour une infraction commise en Belgique, est trouvé sur le territoire de la Colonie, est livré à la Justice belge pour être jugé comformément aux lois belges.

Nous indiquons ci-après les principales dispositions d'ordre administratif applicables au Katanga dont la connaissance peut être utile.

Immatriculation [1].

Arrêté Royal du 22 mars 1910. — Tout non indigène est tenu de se faire immatriculer au bureau établi au poste le plus rapproché de l'endroit où il franchit la frontière et de faire immatriculer les membres de sa famille ainsi que le personnel qui l'accompagnent. L'immatriculation doit avoir lieu dans les six jours de l'entrée sur le territoire de la Colonie.

Les personnes qui arrivent par le chemin de fer du Katanga

---

[1] Un chapitre spécial du présent volume est réservé à la question de l'immigration.

ont la faculté de se faire immatriculer à Sakania ou à Elisabethville.

L'obligation de l'immatriculation n'existe pas pour les personnes qui ne doivent séjourner dans un poste frontière que pendant quinze jours ou moins.

Les mentions que doit contenir le bulletin d'immatriculation sont les suivantes : nom et prénoms, profession, lieu de naissance, date de naissance, état civil (célibataire, marié ou veuf), lieu de la résidence au Congo, dernier domicile et, le cas échéant, durée du ou des séjours antérieurs au Congo.

Les changements de résidences doivent être également notifiés aux bureaux d'immatriculation.

L'immigrant non immatriculé peut être renvoyé du territoire dans certains cas déterminés (décret du 21 mars 1910 sur la police de l'Immigration).

IMPOT DIRECT ET PERSONNEL.

Décret du 17 mars 1910. — Un impôt personnel est établi sur les bases suivantes :

Première base : la superficie des bâtiments.

Deuxième base : les employés, les ouvriers et les domestiques.

Troisième base : les bateaux et les embarcations.

L'impôt annuel sur les bâtiments est fixé, par mètre carré de superficie intérieure, aux taux indiqués ci-dessous :

A. — Maisons d'habitation et dépendances, magasins et autres bâtiments clos et couverts . . . . . fr. 0.75

B. — Bâtiments servant exclusivement au logement des employés indigènes : ateliers, séchoirs, hangars et en général bâtiments couverts mais ouverts ou à claire voie . . . fr. 0.25

L'impôt annuel dû à raison du nombre d'employés, d'ouvriers ou de domestiques est fixé comme suit :

A. Pour chaque employé	fr. 30.00
B. Pour chaque domestique non indigène	fr. 20.00
C. Pour chaque ouvrier non indigène	fr. 12.00
D. Pour chaque domestique indigène	fr. 10.00
E. Pour chaque ouvrier indigène	fr. 5.00
F. Pour chaque ouvrier agricole indigène	fr. 1.00

L'impôt sur la troisième base est dû d'après les taux et distinctions ci-après :

A. Bateau à propulsion mécanique : 20 frs. par tonneau de mer de jauge.

B. Baleinières barges et autres embarcations remorquées : 10 frs. par tonneau de mer de jauge.

C. Allèges ne servant pas aux transports et bateaux à voile : 2 frs. par tonneau de mer de jauge.

D. Embarcations mues à la rame ou à pagaies. pouvant ou non naviguer à la voile : 2 frs. par embarcation.

Ne sont pas soumis à l'impôt sur la première base : les constructions servant d'habitation aux ouvriers et domestiques de couleur ; les bâtiments des établissements agricoles et d'élevage, sauf les maisons d'habitation et dépendances servant au personnel non indigène ; les étables et basses-cours.

Les indigènes ne sont soumis à l'impôt sur les trois bases que s'ils possèdent un établissement industriel ou commercial pour l'exploitation duquel ils ont à leur service au moins un employé ou un ouvrier.

Les indigènes de sexe masculin, adultes et valides, qui ne paient pas l'impôt sur les trois bases sont soumis à l'impôt indigène. Cet impôt varie de 5 à 12 francs par contribuable. Un impôt supplémentaires est dû par les indigènes polygames (décret du 5 mai 1910).

Patente des trafiquants.

Décret du 22 mars 1910. — Toute personne qui n'occupe pas dans la Colonie un établissement pour lequel elle acquitte l'impôt personnel. est tenue. pour pouvoir trafiquer. de se munir d'une patente :

1° De 500 francs. si son commerce comprend l'achat ou la vente du caoutchouc, du copal ou de l'ivoire.

2° De 200 francs dans les autres cas.

Ne sont pas assujettis à cette obligation les employés de l'établissement qui sert de première base au prélèvement de l'impôt personnel. pourvu qu'ils aient été déclarés pour la cotisation sur la deuxième base.

Les trafiquants congolais de race indigène, sauf ceux qui font le commerce avec des personnes ou pour le compte de personnes établies à l'étranger et n'acquittant pas dans la Colonie l'impôt personnel ou le droit de patente, sont exempts de l'obligation de la patente.

La patente est délivrée pour un an par le Commissaire de district ou son délégué.

Le caoutchouc, autre que celui de plantation, est soumis à un impôt de fr. 0,75 par kilogramme de caoutchouc provenant d'arbres ou de lianes, de fr. 0,50 par kilogramme de caoutchouc des herbes (1).

N. B. Le Katanga se trouve dans la première zone où l'exploitation en régie des produits végétaux des terres dominiales a pris fin. Dès le 1er juillet 1910 les trafiquants ont pu librement y récolter le caoutchouc, à condition de se procurer un permis de récolte dont le prix est de 250 francs.

Mines.

Décret du 16 décembre 1910. — Nul ne peut se livrer à des recherches minières sans être muni d'un *permis général de recherche*. Ce permis est délivré par le Représentant du Comité spécial du Katanga contre paiement d'une somme de 100 frs. Il est valable pour 2 ans et peut être renouvelé.

Le titulaire d'un permis général qui découvre des richesses minières, peut acquérir le droit *exclusif* de rechercher dans un cercle réservé dont le rayon est de 500 mètres au maximum si les recherches portent sur des métaux précieux, des diamants ou pierres précieuses, et de 2.500 mètres au maximum dans les autres cas.

Pour obtenir le droit exclusif de recherches, le titulaire du permis général doit, avant tout autre titulaire d'un tel permis, occuper le terrain du cercle à réserver. L'occupation est effectuée en plantant, au centre du cercle, un poteau signal portant un écriteau qui mentionne :

---

(1) Il y a lieu d'ajouter à cette taxe le droit de sortie (0 fr. 60) et la taxe de replantation (0 fr. 40 ou 0 fr. 20) si le caoutchouc provient des terres domaniales.

1° le nom donné au cercle par l'occupant ;

2° les noms, prénoms et domicile de l'occupant, ou le nom et le siège social ou le siège d'opérations de la société occupante ;

3° le cas échéant le nom du prospecteur agissant ;

4° le numéro du permis général ;

5° la date de l'occupation ;

6° le nom de la substance ou des substances découvertes ;

Dans les 30 jours de l'occupation du cercle, une demande de permis spécial doit être introduite auprès du Représentant du Comité spécial. La demande est inscrite sur un registre spécial et affichée pendant un délai de 10 jours. Le Représentant reçoit, pendant la durée de l'affichage, les oppositions qui lui sont notifiées par écrit. Dans les deux mois de l'inscription de son opposition, l'opposant doit porter celle-ci devant les tribunaux.

Le permis spécial est délivré pour deux ans ; il ne peut être renouvelé qu'une seule fois. Il est soumis à une taxe de 200 francs.

Le permis spécial n'est délivré ou renouvelé qu'à titre provisoire et sous réserve de l'approbation par le pouvoir législatif de la Colonie.

Le titulaire d'un permis spécial qui veut exploiter les richesses minières de son cercle réservé peut obtenir un permis d'*exploitation*. Ce permis est délivré par le Représentant du Comité.

Dès l'expiration de la première année qui suivra la date de la délivrance d'un permis d'exploitation, le titulaire du permis paiera au Comité Spécial du Katanga une redevance annuelle. La redevance est de 1 % ou de 5 % du produit brut des mines, selon qu'il s'agit ou non de métaux précieux.

Sous peine de déchéance de tous ses droits, le titulaire d'un permis d'exploitation doit mettre la mine en exploitation régulière dans les deux ans de la délivrance du permis.

Contrat de louage de services et recrutement des travailleurs

Décret du 17 août 1910. — Aucun contrat par lequel un

indigène du Congo ou des Colonies voisines engage ses services à un maître non indigène ne peut avoir une durée de plus de 3 ans.

Le salaire doit être stipulé et payé en argent.

Dès la formation du contrat, tout engagé indigène, même à l'essai, doit être muni par le maître d'un livret mentionnant le nom de l'engagé, la qualité en laquelle il fournit ses services, la nature de ceux-ci, le temps et le lieu où ils seront prestés, le taux, la nature et les époques de paiement de la rémunération, et, si elle a été fixée conventionnellement, la durée de l'engagement.

Ce livret doit être daté et signé par le maître : il doit rester en possession de l'engagé.

Tout contrat conclu pour une durée de plus de trois mois doit être soumis par le maître au visa des autorités compétentes (magistrats et certains fonctionnaires).

Le livret de l'engagé est également visé.

Les maîtres ne sont pas admis à se prévaloir en justice des contrats qui n'ont pas été soumis au visa, lorsque cette formalité est obligatoire.

L'autorité compétente n'accorde le visa qu'après s'être assurée que l'engagé a une connaissance parfaite des conditions de son engagement.

Nonobstant toute stipulation contraire le maître a l'obligation :

1° de veiller avec soin à ce que le service ou travail s'exécute dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé de l'engagé.

2° d'accorder à l'engagé au moins quatre jours de repos par mois.

3° autant qu'il est possible, de faire donner à l'engagé, s'il est malade ou blessé, les soins nécessaires pendant une durée au moins égale à celle du délai de congé.

4° de rapatrier l'engagé dans la région où le contrat a été formé.

Est nulle de plein droit toute stipulation :

1° différant au delà d'une semaine le paiement d'une partie quelconque du salaire, si l'engagé n'est pas logé et nourri par le maître.

2° attribuant au maître le droit d'infliger des amendes dépassant le quart du salaire journalier.

3° faisant supporter par l'engagé le coût des livrets, médailles, insignes ou autres objets qui lui sont remis par le maître.

Le maître peut rompre le contrat sans préavis et avant l'expiration du terme, lorsque l'engagé manque gravement aux obligations du contrat ou, en dehors même de ses obligations contractuelles, se rend coupable, vis à vis du maître, d'une faute lourde, notamment :

1° lorsque l'engagé se rend coupable d'un acte d'improbité ou de voies de fait ou d'injures graves à l'égard du maître ou de son personnel.

2° lorsqu'il leur cause intentionnellement un préjudice matériel pendant ou à l'occasion de l'exécution du contrat.

3° lorsqu'il se rend coupable de faits immoraux pendant l'exécution du contrat.

4° lorsqu'il compromet par son imprudence la sécurité de l'établissement, du travail ou du personnel.

L'engagé peut rompre l'engagement sans préavis et avant l'expiration du terme, dans les mêmes conditions et notamment lorsque le maître ou son préposé se rend coupable envers lui d'un acte d'improbité, de voies de fait ou d'injures graves.

Nul ne peut recruter des travailleurs sans être muni d'un permis de recrutement. Lorsque la durée de l'engagement des travailleurs dépasse trois mois le permis est soumis au paiement préalable d'une taxe de 100 frs. Il est valable pour un an. Il détermine la région dans laquelle le recrutement est autorisé et le lieu vers lequel les indigènes recrutés devront être dirigés.

Le permis de recrutement peut, pour motifs graves, être suspendu ou refusé.

Le procureur général et tous les officiers du ministère public exercent une protection spéciale sur les noirs indigènes et les immigrés, et, notamment, sur les travailleurs engagés.

Armes a feu.

Décret du 10 mars 1892. — L'importation, le transport

et la détention des armes à feu et de leurs munitions, autres que les fusils à silex non rayés et la poudre commune dite de traite, sont subordonnés à une autorisation qui est constatée par un permis de port d'armes délivré par le Gouverneur-Général ou un fonctionnaire délégué.

Les permis de port d'armes sont valables pour 5 ans et peuvent être renouvelés. Ils sont révocables en cas d'abus constaté. Ils sont soumis à une taxe fixe de 20 francs.

Les armes et munitions doivent, lors de leur importation, être déposées dans un entrepôt public ou particulier, placé sous le contrôle de l'administration. Les armes sont enregistrées au moment de leur entrée dans l'entrepôt, et marquées par les soins de l'administration. Elles ne peuvent être retirées que sur présentation du permis de port d'armes.

Chasse.

Décret du 26 juillet 1910 et ordonnances d'exécution. — La chasse n'est pas permise sur le territoire du Congo Belge, qu'aux personnes munies d'une autorisation administrative qui se constate, en ce qui concerne les non indigènes, par la délivrance d'un permis de chasse.

Il est accordé des permis individuels et des permis individuels spéciaux.

Les permis individuels spéciaux sont délivrés dans un dessein scientifique ou dans un intérêt supérieur d'administration. Ils sont gratuits.

Les permis individuels sont soumis à une taxe qui varie selon le nombre et les espèces des animaux que le chasseur est autorisé à capturer : 50, 200 et 1.500 frs. Seul le permis de 1.500 frs. donne le droit de capturer des éléphants.

Le permis de chasse détermine la région pour laquelle il est valable. Il est délivré pour une période d'un an.

Les permis sont demandés par écrit aux fonctionnaires qui ont compétence pour les délivrer (chefs de zone ou de secteur, commissaires de district, vice gouverneurs généraux et gouverneur général). La demande indique les noms, prénoms, qualité et résidence du requérant et les territoires auxquels devra s'appliquer le permis.

Tout titulaire de permis est tenu de se munir d'un carnet de chasse dont l'administration remet gratuitement un exemplaire. Le carnet est visé, côté et paraphé par le fonctionnaire qui a délivré le permis. Après chaque chasse le porteur du permis est tenu d'y mentionner ceux des animaux tués ou capturés qu'il ne peut chasser qu'en nombre limité. Une fois par trimestre et à l'expiration du droit de chasse, il soumet le carnet au visa du chef de poste le plus rapproché.

Certaines régions sont constituées en réserves où la chasse est prohibée totalement ou partiellement.

Le Gouverneur Général peut ordonner la fermeture de la chasse dans une région et pendant une période de temps déterminée.

L'ivoire recueilli au cours de la chasse doit être soumis à un enregistrement dans le premier poste rencontré après la chasse. Le fonctionnaire qui procède à l'enregistrement délivre un certificat qui fait preuve de l'accomplissement de la formalité et en outre, poinçonne l'ivoire. Faute de ces attestations, le détenteur de l'ivoire est tenu, à toute réquisition, d'en établir la provenance licite et s'expose à voir son ivoire saisi et confisqué par l'administration.

N. B. L'octroi d'un permis de chasse ne dispense pas de l'observation du règlement relatif au port d'armes.

Boissons alcooliques.

Décret du 16 juillet 1890. — Le Katanga se trouve dans la partie du territoire de la Colonie où l'importation et le débit des boissons alcooliques distillées sont prohibés. Exceptionnellement, les non indigènes résidant ou voyageant dans cette région, qui en font la demande, sont autorisés à introduire ou à recevoir des liquides alcooliques qu'ils destinent à leur usage personnel ou à la consommation de personnes d'origine non africaine. La quantité de boissons ainsi autorisée ne peut jamais dépasser 3 litres par mois et par personne.

L'importation et le débit des boissons alcooliques à base d'absinthe sont interdits d'une façon absolue.

Fernand Dellicour.

CHAPITRE III

Climat — Hygiène

Si l'on jette un coup d'œil sur la carte du Congo, on voit que le territoire du Katanga est, à lui seul, grand comme dix à douze fois la Belgique. Entre Sakania, où le chemin de fer venant de l'Afrique australe atteint la frontière méridionale de notre colonie, et Kongolo qui correspond à la limite Nord du Katanga, la distance est plus de trois fois celle qui sépare Arlon d'Ostende; d'une manière générale le pays est montagneux, les rivières coulant vers le Nord.

Dans ces conditions, on comprend que le climat présente, entre le Nord et le Sud, des différences au moins aussi grandes que celles qui distinguent, chez nous, le climat d'Ostende ou d'Anvers de celui de Libramont ou de Bastogne.

Mais pour bien apprécier ces différences, il faut se souvenir que le Katanga est tout entier au Sud de l'Equateur, tandis que la Belgique et toute l'Europe sont au Nord de cette ligne. Il en résulte, pour des raisons astronomiques trop longues à détailler, un renversement de la position apparente du soleil dans le ciel et un renversement des saisons.

En Europe, à altitude égale, le climat devient plus chaud à mesure qu'on avance vers le Sud: c'est pour y chercher la chaleur que nous envoyons les personnes affaiblies passer l'hiver « dans le Midi », c'est-à-dire dans le Sud de la France, en Italie, en Espagne, parfois en Algérie ou en Egypte.

Au Katanga, c'est le contraire: la chaleur est plus forte dans la partie Nord, dont le climat se rapproche de celui du bassin central du Congo; il fait plus frais dans le Sud, d'autant que l'on se rapproche plus de la frontière anglaise, et cela pour

deux raisons: on s'éloigne de l'Equateur et les montagnes s'élèvent davantage [1].

De même les saisons sont renversées: quand nous avons l'hiver en Belgique, on a la saison chaude au Katanga, tandis qu'il y fait frais durant les mois de notre été.

Enfin, comme dans tous les pays de la zone intertropicale, la saison chaude est pluvieuse, la saison froide s'accompagne de sécheresse.

La partie du pays qui convient à l'établissement durable des colons européens est la partie méridionale, ou Haut Katanga; c'est là que sont les grands centres miniers de l'Etoile du Congo, près d'Elisabethville, Kambove, Ruwe, etc.

L'année s'y divise en deux saisons assez régulières. La saison sèche commence au début de mai: alors les hautes herbes se fanent et s'inclinent, masquant les sentiers étroits tracés dans la brousse; vers le milieu de juin l'herbe est entièrement sèche et brûle souvent sur de grandes étendues. Juin et juillet sont les mois les plus froids; en août déjà, la température se relève, beaucoup d'arbres bourgeonnent et l'herbe incendiée commence à repousser. Les premières ondées apparaissent en septembre; en octobre, elles deviennent plus fortes, avec coups de tonnerre, et vers la fin de novembre commencent les grandes pluies, bien plus abondantes qu'en Belgique: les ruisseaux gonflent, les ravins desséchés font place à des torrents et cela dure ainsi jusqu'au mois de mars, avec naturellement des différences dans la quantité d'eau suivant les localités. En avril, il n'y a plus que de légères ondées et de mai à septembre il ne tombe pas une goutte d'eau.

A ce moment, la température est agréable durant la journée, presque froide la nuit, et cette fraîcheur stimule l'énergie de l'Européen. Avec le retour des pluies la température s'élève: elle atteint 30° centigr. vers le milieu du jour, mais descend à 18° et 15° pendant la nuit. D'une manière générale, la chaleur,

---

[1] Ces notions, qui semblent banales, ne sont pas aussi connues qu'on pourrait le croire. Lors de l'expédition de la *Belgica* dans l'Antarctique, un employé très supérieur d'une très grande Société industrielle, parlant à celui qui écrit ces lignes, s'étonnait que M. de Gerlache redoutât tant les glaces, puisqu'il s'agissait d'aller «dans le Sud!»

aux mois les plus chauds, reste supportable, mais il y a sur ce point de grandes différences entre les hauts plateaux et les vallées encaissées. Sur l'immense plateau des Kundelungu qui mesure environ cent cinquante kilomètres de longueur sur cinquante à cent kilomètres de largeur, à une altitude d'environ 1500 mètres, la température est très agréable pour l'Européen, mais trop froide pour les nègres, qui n'habitent pas ce territoire; par contre, la station de Lukafu, située au pied de la falaise rocheuse qui borde ce plateau à l'ouest, jouit d'un climat notablement plus chaud.

La saison pluvieuse et chaude qui s'étend d'octobre à mars est la période la plus pénible, et l'immigrant doit éviter d'arriver au Katanga au moment des grandes pluies. En arrivant, au contraire, pendant la saison sèche, il a le temps de s'installer, de se familiariser avec les conditions locales et de prendre ses dispositions en vue de la saison difficile.

Il n'y a pas beaucoup de marais permanents dans le Haut Katanga, où les rivières ont plutôt un cours rapide, coupé souvent par des cascades et d'importantes chutes d'eau, sur lesquelles on compte pour obtenir la force motrice. Mais comme dans tous les pays sauvages où la surface du sol n'a pas été encore régularisée par l'homme, il se forme à la saison des pluies des marécages dans les bas fonds.

La *salubrité* du Haut Katanga est bien supérieure à celle du bassin central du Congo, et il n'est pas un seul instant douteux que le climat d'Elisabethville, de Kambove et des parties voisines permette à l'Européen, au Belge, non seulement d'y vivre, mais d'y fonder une famille et un établissement durable, s'il y trouve à gagner sa vie.

Certaines personnes ont mis en doute cette salubrité quand elles ont vu, dans les premiers mois de 1911, la mortalité s'élever brusquement à Elisabethville où, jusqu'à ce moment, le personnel colonial avait aisément « supporté le climat ». C'est que, au Katanga comme en Belgique, *le climat n'est pas tout*, et la santé dépend pour une très large part, de la façon de vivre, de l'hygiène. Or, quand à la fin de 1910, on a mis en exploitation le chemin de fer venant de la Rhodésie, la région minière du Katanga a été envahie par une foule de gens, qui en

quelques mois ont porté de cent à quinze cents personnes [1] la population blanche d'Elisabethville: dans cette foule, la plus grande partie était faite d'aventuriers sans travail, sans ressources régulières, vivant misérablement, sans aucun souci des précautions les plus élémentaires de l'hygiène. Autour des tentes et des cabanes élevées hâtivement, s'accumulaient toutes sortes d'immondices et se multipliaient les mouches: en dépit d'une ordonnance de police fixant les points où l'on pouvait prendre l'eau pour l'alimentation, cette eau était prise au hasard. Le résultat fut une épidémie de fièvre typhoïde, comme en ont connu toutes nos grandes villes. Ajoutons que pour quelques uns, au moins, l'ivrognerie s'ajoutait à ces conditions défectueuses, que l'application ferme de mesures de police a fait disparaître.

Au Katanga, où ne vont que des gens bien constitués, on garde la santé qu'on mérite, celle qu'on s'assure par l'observation constante de quelques règles de conduite pas bien compliquées, pas bien difficiles.

Il ne s'agit nullement de se priver de tout plaisir, ni de s'attacher à se tâter le pouls ou à regarder sa langue à chaque instant pour voir si l'on n'est pas malade: mais il convient d'être modéré, disons le mot, d'être sobre, et cela demande une explication. Nous avons, en Belgique, le goût de la bière, celui de l'alcool, et les bières d'exportation sont souvent alcoolisées; en Afrique, nous retrouvons le « Vieux Système », les liqueurs et le Whisky des Anglais: les uns prendront une goutte par habitude, les autres en prendront deux à la santé d'un camarade ou pour « se fortifier », car certaines liqueurs ont, hélas! bien à tort, la réputation de couper la fièvre. Presque tous, et de très bonne foi, affirmeront qu'ils n'en abusent pas, mais abuser est un mot de valeur très relative, et qui trompe souvent. Je ne voudrais certes pas prêcher ici en faveur de l'abstinence totale, mais un fait est bien établi, c'est que dans tous les pays chauds, l'alcool est mal supporté: telle quantité tolérée en Belgique sans inconvénients immédiats devient vite nocive en Afrique et doit être proscrite si l'on veut supporter le climat. Quant à ceux qui veulent

---

(1) Population en juin 1911.

profiter de la vie plus libre pour faire la noce, ceux qui se laissent ramasser pochards dans les bars ou dans les rigoles, ils n'iront pas loin: ils sont guettés par l'insolation, par les fièvres graves, l'hématurie et l'abcès du foie.

Les autres, ceux qui savent garder une conduite régulière, n'ont guère à redouter dans le Haut Katanga de maladies graves imputables au climat: ce n'est pas le Paradis terrestre, certes, il y a des maladies au Katanga, mais elles sont évitables et nous dirons quelques mots des précautions à prendre pour les éviter.

La *fièvre paludéenne* ou *Malaria*, qui est par excellence la fièvre des pays chauds, est fréquente mais rarement grave dans le Haut Katanga: on l'observe surtout de novembre à mai, quand les pluies ont permis la multiplication de certaines espèces de moustiques qui transmettent les germes de cette maladie.

Les accès de fièvre qui en résultent ne constituent nullement, comme on le dit souvent, une rente obligatoire à payer au climat d'Afrique: on peut s'y soustraire et beaucoup y arrivent, tous peuvent y arriver.

Nous ne pouvons pas exposer ici en détail les mesures à prendre pour empêcher le développement des moustiques; l'immigrant les apprendra mieux sur place, et dans les grandes stations, l'administration s'en occupe. Mais chacun peut se protéger efficacement, même là où il y a des moustiques, en prenant régulièrement à titre préventif une petite dose de quinine [1]; cela n'offre aucun inconvénient, tout au plus quelques bourdonnements d'oreilles, généralement légers et passagers. Il y a des personnes, heureusement très rares, qui ne supportent absolument pas certains médicaments et notamment la quinine; ces personnes ne doivent pas aller en Afrique, elles seraient condamnées à la fièvre et à l'anémie.

---

[1] Quand on parle de quinine, on désigne les sels de quinine, qui sont nombreux et de valeur très inégale. Pour l'usage ordinaire, le meilleur est sans conteste le chlorhydrate, un peu plus cher, mais plus riche en quinine, plus soluble que les autres, plus facilement absorbé et bien supporté par l'estomac.

Il y a plusieurs manières de prendre la quinine pour prévenir la fièvre: la plus simple, sinon absolument la meilleure, est de prendre chaque jour, au repas du soir, une capsule gélatineuse (appelée aussi gélule) contenant vingt-cinq à trente centigrammes de chlorhydrate de quinine, qu'on avale avec une gorgée d'eau [1]. On doit prendre cette dose durant la saison des pluies, et continuer jusqu'à la fin de mai; durant les mois secs, jusqu'au début d'octobre, on peut généralement s'en passer ou en prendre moins souvent, mais à cet égard les conditions diffèrent suivant les localités, et il sera bon de consulter sur ce point un médecin compétent connaissant la station.

La *maladie du sommeil* n'existe pas, en général, dans le Haut Katanga, et il n'est pas probable qu'elle puisse s'y implanter, parce que la mouche qui la transmet n'existe pas dans cette partie du pays. Cette mouche a à peu près la grandeur de nos mouches domestiques de Belgique mais paraît plus élancée parce que ses ailes se recouvrent comme des branches de ciseaux; on l'appelle vulgairement Tsé-Tsé, mais il y a une dizaine d'espèces de mouches Tsé-Tsé, que les naturalistes appellent Glossines, et une de ces espèces est dangereuse pour l'homme, c'est la *Glossina palpalis* ou, comme on dit couramment, la *palpalis*. C'est seulement dans les régions où cette mouche se rencontre que l'on est exposé à contracter la maladie: or, elle n'existe que dans le Nord, elle n'atteint pas, dans les montagnes du Katanga, l'altitude de 1200 mètres, et *on ne la trouve pas dans le district du cuivre où sont Elisabethville, l'Etoile du Congo, Kambove, etc.*: on peut y trouver une autre tsé-tsé, appelée *morsitans* qui est redoutable aux chevaux et au bétail, mais qui ne paraît pas l'être pour l'homme, du moins à cette hauteur.

La *palpalis*, dans les régions où on l'observe, est une mouche

---

[1] On achète ces capsules vides par boîtes de cent chez les pharmaciens; les capsules marquées O de la fabrique Parke et Davis peuvent contenir trente centigrammes de chlorhydrate de quinine; on peut les remplir soi-même, en achetant le sel de quinine par flacons de cent grammes.

très noire, vivant de préférence le long des cours d'eau ombragés par un rideau d'arbres: elle ne s'écarte guère de l'eau et s'aventure rarement dans les terres à plus de deux ou trois cents mètres de la rive: c'est donc dans les voyages en bateau et aux points où les routes traversent les rivières que l'on doit redouter ses piqûres : elle pique pendant la journée, sans grand mal, en se posant surtout à l'ombre, sous le casque, dans la nuque, à l'entrée des manches, des pantalons, ou sous les jupes. On la trouve le long du Lualaba en aval de Ruwe, sur le Luapula (frontière de la Rhodésie), sur les rives du Lac Moero, et en certains points du cours de diverses rivières, mais seulement à une notable distance au Nord de Kambove.

On évitera ses piqûres en portant, dans les endroits dangereux, des vêtements blancs, assez épais, mais larges, bien fermés au cou, aux poignets, aux chevilles; on évitera les bas écossais que portent souvent nos cyclistes, la mouche piquerait à travers le bas, comme chez nous les mouches des bois et des fagnes; on protégera le pied et la jambe par des bottines et des jambières assez résistantes. Pour protéger la nuque, on fixera par un cordon, sur un casque à bords larges, une moustiquaire de tête en gaze blanche, résistante mais dépouillée de son apprêt, de façon qu'elle soit souple et tombe droit jusqu'aux épaules, couvrant le cou et les côtés de la tête; cette gaze peut avoir des trous assez larges (quatre trous au centimètre courant), ce qui permet une certaine aération. Le mieux serait que cette moustiquaire enveloppât toute la tête, comme celle qu'on emploie chez nous pour travailler aux ruches d'abeilles, mais la chaleur ne permet guère de la supporter, et il y a peu d'inconvénient à laisser la figure libre, les yeux assurant la protection contre l'attaque de l'insecte par devant.

Le couvre-nuque que nous préconisons n'est en somme que celui des Ardennaises de Spa, de Vielsalm, etc., mais un peu plus long et s'étendant davantage sur les côtés du cou.

Pour les mains, il ne faut guère songer aux gants, intolérables et inutiles, la mouche piquant à travers ce tissu touchant à la peau. On pourrait essayer de larges mouffles en cuir souple, de couleur claire, mais dans la pratique on s'y décide rarement.

La *dysenterie*, la *fièvre typhoïde* seront évitées comme en Europe, si l'on prend soin de n'utiliser pour l'alimentation qu'une eau très pure. Quand on n'est pas sûr de la qualité, mieux vaut ne consommer que de l'eau cuite, sous forme de thé, de café; l'eau cuite seule est naturellement fade, un peu « lourde »; pour lui ôter cet inconvénient il suffit de l'aérer en l'agitant avec une louche quand elle est refroidie.

Les filtres n'ont qu'une valeur très relative; les meilleurs (filtre Chamberland-Pasteur, filtre Berkefeld) n'ont qu'un débit très faible et exigent une pression qu'on obtient par une pompe spéciale; ils ne sont guère pratiques que pour une installation définitive et doivent être entretenus avec soin.

La glace n'est pas plus pure que l'eau qui l'a fournie. L'addition de vin ou de liqueurs ne purifie pas l'eau, dans les proportions habituelles des soi-disant apéritifs. Il en est de même du gaz acide carbonique des *Sparklets*, souvent employés en Afrique.

On se rappellera qu'outre l'eau qu'on boit, il faut surveiller l'eau qui sert à laver les légumes et la vaisselle. On se lavera soigneusement les mains avant les repas, et l'on imposera ces lavages aux boys qui s'occupent de la cuisine. On protégera les mets contre les mouches, grands transporteurs de germes morbides, en couvrant les plats de cloches métalliques, en vente dans nos magasins de quincaillerie.

Mais voilà bien des détails! Quelques semaines de séjour donneront au nouveau venu une expérience pratique mieux en rapport avec les conditions personnelles de sa profession, de son poste. L'essentiel est qu'il soit bien convaincu de cette idée que la propreté, la sobriété, la modération, la fermeté du caractère sont pour la santé plus importantes que le climat. Au Katanga, le climat est bon, mais en tout pays, dit le proverbe, il y a une lieue de mauvais chemin; il y a certains dangers à éviter si l'on veut défendre sa santé et conserver son énergie, et dans cette lutte pour la santé, comme dans toutes les luttes de la vie, *ce sont les forces morales qui triomphent.*

Dr Ch. Firket.

CHAPITRE IV

Agriculture — Elevage

Aperçu général.

Les notions que nous possédons sur la valeur agricole du Katanga, très peu nombreuses sans doute, nous permettent cependant de prévoir que, d'ici peu de temps, un nombre de familles de cultivateurs trouveront, au moins dans la région minière, des conditions avantageuses d'existence.

La mission [1] envoyée en 1910 par la Compagnie Foncière, Agricole et Pastorale du Congo, avec l'appui du Gouvernement, avait signalé la possibilité du développement agricole au Katanga, parallèlement à son développement industriel. En 1911, le Gouvernement lui-même fit procéder à une nouvelle exploration [2]. Les résultats obtenus vinrent confirmer cette possibilité. Les deux missions ne se sont pas bornées à étudier le Katanga au point de vue de sa fertilité, de son climat, etc., mais elles ont immédiatement créé, en différents endroits, des fermes de culture et d'élevage, afin de donner le plus rapidement possible la prépondérance à l'élément belge en ce domaine.

Car jusqu'en 1910 toutes les entreprises agricoles — à part les fermes créées par l'Union Minière du Katanga, pour le ravitaillement de son personnel — étaient entre les mains des étrangers, principalement des Anglais.

---

(1) Cette expédition fut dirigée par MM. Puck Chaudoir, administrateur de la F. A. P., et J.-L. Frateur, professeur à l'Université de Louvain.

(2) M. Leplae, Directeur général de l'Agriculture au Ministère des Colonies, en assuma la conduite.

Nous devons à la vérité de dire que cet élément étranger n'était pas aussi important qu'on l'a prétendu. Au mois de mai 1910, il n'y avait qu'une douzaine de fermes régulièrement concédées et mises en exploitation [1]. Outre celles-ci, dont la superficie totale n'atteignait pas 15.000 hectares, un certain nombre de jardins potagers avaient été créés par des aventuriers, sur des terres non concédées. En règle générale, les méthodes culturales et zootechniques suivies dans les exploitations laissaient beaucoup à désirer. Cela tenait et à l'absence de matériel impossible à amener faute de voies de communications et au manque de connaissances techniques.

Il convient de tenir compte de ce que tous les exploitants, anciens prospecteurs, s'étaient établis dans le pays pour y avoir un pied à terre et se livrer, sans trop de frais, au commerce et au recrutement du personnel noir. La prospection était restée leur métier préféré et la plupart d'entre-eux ne demandaient pas mieux que de liquider leur établissement pour reprendre leur ancienne vie de prospecteur. Ce n'était donc pas tant la présence de fermiers établis qu'il fallait craindre : c'était surtout l'arrivée

(1) En date du 25 avril 1910, les concessions agricoles accordées par le Comité spécial du Katanga étaient:

Noms	Situation	Etendue	Observation
1. Tanganyka C.L.	Kapiri	6000 hect.	Situation non réglée
2. C. P. A. P.	Etoile du Congo	40 »	non délimitée
3. Johnson	Kapolow (Lufera)	1000 »	« «
4. Mac Donold	Siswishi	224 »	délimitée
5. Dramond	Musofi	2000 »	non délimitée
6. Watson	Kakonde	2000 »	délimitée en partie
7. Clarke	Koni Hill	75 »	délimitée
8. Clarke	Lupupishéa	16 »	«
9. Adams	Karavia	500 »	non délimitée
10. Gillespie	Etoile du Congo	40 »	« «

La concession Diamond servait uniquement comme lieu de cantonnement du bétail de ce boucher. La Tanganyka avait de plus une ferme à Chilongo; et M. Milstead à Sakabinda exploitait des terres non concédées. Il faut joindre à cela trois fermes de l'Union minière, une à La Lubumbashi, une à Lupoto et une à Kambove.

de nouveaux colons venus pour faire de la culture. Se trouvant en présence d'une région neuve, inconnue, et de ce fait, exposés à une foule de déboires, ceux-ci auraient pu grandement compromettre la colonisation. C'est dans ce but que la F. A. P. du Congo, créa immédiatement quatre fermes d'essai où des colons belges étaient admis en stage. Et afin d'essayer simultanément différents genres d'exploitation, elle organisa la ferme *Albert*, près de l'Etoile, dépôt d'immigrants et centre de culture maraichère, vivrière et fruitière ; les fermes de *Kapiri* et de *Katéntania* pour l'élevage, celle de *Luala-bakraal*, pour la grande culture et l'élevage.

Il fallait pourvoir ces stations d'outillage mécanique et vivant : la F. A. P. fit venir de Rhodésie deux importants convois de matériel : le premier, dirigé sur l'Etoile, comprenait deux attelages de huit ânes transportant les charrues, herses et autres instruments, des poules, des canards et des oies. Suivait un troupeau de 150 chèvres et moutons. Le second, destiné aux fermes de l'Ouest, et beaucoup plus important, comprenait 700 têtes de gros bétail, — dont deux cents vaches —, des chariots, charrues, herses et quantité de petit matériel. Ce convoi partit de Livingstone au mois de décembre 1910 : la route à suivre était longue et dangereuse : détours nénécessaires pour éviter la tsé-tsé, marais à traverser et attaques de bêtes fauves. Le trajet total était de plus de 3.000 kilomètres. Après dix mois de marche, la caravane parvint enfin en bon état à proximité du Katanga où l'on attend son arrivée vers la fin octobre 1911.

Un premier colon belge, M. Hanssens, avait créé entretemps, pour son propre compte, une ferme à l'Ouest d'Elisabethville.

L'année 1911 vit accentuer encore l'effort belge. La F. A. P. entama des pourparlers avec la Tanganyka Concession Ld., pour lui reprendre sa ferme d'élevage de Kansenia [1]. Ces pourparlers aboutirent.

---

(1) La ferme de Kansenia était la seule au Katanga qui possédât un troupeau important de bétail. Elle est située dans le fond de la vallée de la Pande, et est communément appelée ferme de Kapiri, parce qu'elle est rattachée au poste de recrutement de la T. C. L. à Kapiri. La ferme de Kansenia est située à environ 15 km. au E. N. O. de ce poste.

D'un autre coté les sociétés belges nouvellement fondées, créèrent également des fermes, ou reprirent celles existant.

Une nouvelle et très importante tentative faite par le Gouvernement en vue d'assurer l'établissement des petits fermiers belges au Katanga, vint soutenir l'initiative privée. La mission officielle, partie au commencement de cette année, vient de créer, en différents endroits, des villages agricoles dans lesquels les colons peuvent, avec l'appui du Gouvernement, s'installer et se livrer de suite à la culture. Un certain nombre de paysans sont déjà partis pour le Katanga avec leur famille, et la valeur de ceux qui sont partis permet de bien augurer de leur réussite.

D'un autre côté la F. A. P. introduisit au Katanga, deux délégués d'un groupe de familles belges installées dans l'Entre-Rios, en République Argentine, afin de leur permettre de juger de la valeur agricole de ce pays. Ces délégués sont revenus très satisfaits et sont repartis en Argentine pour organiser un premier transport d'une vingtaine de familles belges. Celles-ci vont s'établir dans la vallée du Lualaba et sur le plateau de Biano.

Certes, ce ne sont pas seulement des Belges qui arrivent au Katanga pour s'y livrer au travail de la terre. Une grande quantité d'éléments cosmopolites se jette aussi sur la colonie pour y faire de l'agriculture et le commerce de produits du sol. *Mais grâce aux efforts, tant officiels que privés, de nos compatriotes, nous pouvons espérer que la plus grande partie de la population agricole du Katanga sera et restera belge.*

Les conditions de l'agriculture au Katanga.

a) *Les conditions en général.* — Les conditions de l'agriculture au Katanga sont de nature très différente suivant que l'on envisage la région minière, celle des lacs de l'Est, ou celle du Nord. Le cadre de la présente étude nous oblige à dire un mot seulement de la région minière, parce qu'elle sera, de par sa situation, mise en valeur la première. En effet, seule elle possède *un marché* local déjà suffisamment important pour permettre la vente re-

gulière des produits agricoles qui y sont amenés. A cause de sa position géographique, l'accès des grands marchés de céréales, fruits, etc., est encore interdit au Katanga.

Seuls, peut-être, certains produits industriels de grande valeur pourront être exportés, tels que, par exemple, la plume d'autruche, la soie, certaines huiles, racines, le sucre, le tabac, etc.

Le marché local dépend essentiellement du développement minier et industriel du pays et ira de pair avec celui-ci. Il en résulte que l'avenir agricole du Katanga, aussi longtemps que les marchés mondiaux ne lui seront pas ouverts, sera subordonné au succès des exploitations minières et industrielles. D'où la nécessité de voir expérimenter sans tarder la production de produits exportables, et permettant en cas de réussite, un développement agricole plus important.

Tant au point de vue local que mondial, l'établissement de *voies de communication*, faciles et nombreuses, est indispensable. Les chemins de fer projetés ou en voie de construction ne suffisent pas. Il faudra relier entre-eux par de bonnes routes les marchés et les différents centres de culture, sinon la zone mise en valeur sera toujours limitée aux régions situées le long de la voie ferrée ou à proximité des centres de consommation.

La nature des terrains est très variée : on trouve au Katanga des terres appropriées aux différentes spéculations agricoles.

Entre le Luapula et la Lufira existe un grand plateau, d'une altitude moyenne de 1.500 à 1.700 mètres, les Kundelungu, et entre la Lufira et le Lualaba, celui de Manika ou de Biano (1.400 mètres). Ce sont d'immenses plaines herbeuses, légèrement ondulées, à sol sablonneux souvent riche en détritus végétaux qui leur donnent une couleur noire. Les régions situées entre ces deux plateaux et les limites Sud, Est et Ouest du Katanga, sont plus ou moins fortement plissées : elles descendent assez irrégulièrement vers le fond des trois grands cours d'eau qui parcourent le Katanga du Sud au Nord — le Lualaba, la Lufira, le Luapula —, tandis que vers le Sud, elles se relèvent pour former la ligne de séparation entre le Congo et le Zambèze, crête très irrégulière dont l'altitude varie de 1.400 à 1.500 mètres.

Le sol de ces régions ondulées est tantôt sablonneux, tantôt sablo-limoneux, tantôt limoneux. Il est généralement de couleur rouge ou jaune, parfois aussi blanchâtre, surtout dans les terres argileuses et sablonneuses.

Au fond des vallées on trouve généralement des grands *dambos* ou marais. Le sol est noir, très riche en humus et l'épaisseur varie de quelques centimètres à cinquante et plus. Le sous-sol est généralement argileux, blanc. Certains de ces *dambos* sont inondés pendant les fortes crues ; d'autres sont suffisamment élevés et à l'abri d'inondations provenant du débordement des rivières. D'une façon générale, en dehors des *dambos* ayant une couche de terre noire suffisamment profonde, les meilleurs emplacements se trouvent dans les bois ; cependant le sol y semble peu riche en azote et en chaux.

Le climat, qui est celui des régions subtropicales, permettra la culture de la plupart des plantes de ces régions, ainsi que l'élevage de tous les animaux. Les nuits froides de l'hiver peuvent cependant porter préjudice à la croissance de certaines plantes sensibles, le bananier par exemple.

Le régime de l'écoulement des eaux de pluie se présente au Katanga dans des conditions favorables. En effet, alors que partout ailleurs dans l'Afrique du Sud et dans beaucoup de régions subtropicales, la sécheresse est générale et rend même impossible toute culture, presque toutes les rivières au Katanga donnent pendant l'année entière. Jusque sur les hauts plateaux on trouve, par ci par là, des rideaux d'arbres au centre desquels coule toujours, même à la fin de la saison sèche, une source limpide, rapidement transformée en un ruisseau large de deux à trois mètres.

Les conditions de l'écoulement des eaux frappent surtout les Sud-Africains qui visitent le Katanga. Quelle belle région que le Katanga, disent-ils unanimement, il y a de l'eau partout pendant toute l'année.»

b) *Possibilités culturales.* — Au Katanga, la plupart des produits agricoles d'Europe pourront être obtenus. De plus le manioc, la patate douce, le maïs, le sorgho, le millet, le riz, l'éleusine y donnent de bons résultats.

La canne à sucre prospère dans les vallées ; dans certains

villages indigènes on en trouve de fort belles plantations. Des essais de culture de blé on été faits à Kapiri et à Sarabinda : ils ont donné satisfaction. Le tabac pousse partout : à Kapiri, il y a, le long de la Pande, de magnifiques champs de tabac turc et américain, que l'on apprécie déjà beaucoup à Elisabethville. Le grand obstacle au développement de cette culture, c'est l'absence de magasins généraux, comme il en existe en Rhodésie, qui se chargent de la manufacture.

La culture du coton pourra peut être se faire avec succès dans les vallées. Il serait désirable de voir le Gouvernement organiser sans tarder des essais de plantations de ce produit de façon à ce que les fermiers soient renseignés sur la possibilité de sa culture au Katanga.

Les essais d'acclimatation de caféiers faits jusqu'à présent ne semblaient pas avoir réussi. Il serait d'autre part utile de voir faire une tentative de plantations de théiers.

On trouve dans les forêts et le long des rivières, un certain nombre d'arbres et de lianes à latex. Dans la région de Lulua-Kayoyo, on trouve aussi beaucoup de caoutchouc des herbes.

Beaucoup d'arbres du Katanga fournissent des gommes ou des résines, mais nous ne connaissons pas la valeur de ces produits, au point de vue commercial.

Parmi les essences oléagineuses, l'arachide donne de bons résultats. Cette plante pourrait être cultivée pour son huile, très appréciée, alors que les feuilles et les résidus pourraient former une excellente nourriture pour le bétail. Il en est de même du soja. Les espèces fourragères, et notamment la betterave et les trèfles réusissent très bien. Presque tous les légumes d'Europe donnent de très bons résultats.

Un grand nombre d'essences forestières européennes viendraient très bien au Katanga. L'exportation de bois de construction vers le Sud-Africain est une question à examiner. J'ai pu me convaincre, par des spécimens isolés que j'ai rencontrés, que le black-wattle [1], dont on fait une grande culture au Natal, poussera, très bien, surtout dans les vallées.

[1] Le black-wattle est un arbre à tannin.

La plupart des arbres fruitiers viennent admirablement et surtout les pêchers, les abricotiers, les orangers, les citronniers, les goyaves, les papayes, etc. Dans la vallée de la Pande, nous avons vu des abricotiers plantés depuis vingt mois et qui avaient trois mètres de hauteur : des mûriers âgés de dix mois avaient 1,50 mètre de hauteur.

c) *Possibilités zootechniques.* — Théoriquement l'acclimatation de nos différentes espèces domestiques peut réussir partout au Katanga. Pratiquement cet élevage est limité par deux facteurs, la présence de la glossina morsitans et l'existence de grandes surfaces boisées.

La présence de la tsé-tsé du bétail est funeste car c'est elle qui transmet le trypanosome de la Nagana, ou maladie du sommeil des animaux domestiques. Cette tsé-tsé se trouve dans toute la région minière de la rive droite du Lualaba, hormis le plateau de Biano et certaines parties des Kundelungu.

Cependant la présence de la tsé-tsé dans une grande partie de la région immédiatement colonisable ne constitue pas un obstacle insurmontable : on observe en effet, que le seul fait du défrichement la fait disparaître. Plusieurs endroits du Transvaal et de la Rhodésie, où la tsé-tsé morsitans règnait jadis, en sont indemnes actuellement. A Bulawayo, un vieil éleveur, qui séjournait dans la région depuis plus de quinze ans, m'affirmait que jadis la tsé-tsé existait en cet endroit, alors que maintenant on trouve dans les environs de la ville des milliers de têtes de bétail. Déjà maintenant la tsé-tsé devient très rare à Elisabethville. Le Gouvernement va déboiser un millier d'hectares en pleine région de Nagana, et tenter l'élevage du gros bétail sur ces terrains débroussés.

Les possibilités zootechniques dépendent d'autre part de la nature de la végétation. En effet, au moins au début, l'élevage sera exclusivement pastoral. Or, pour cela, de vastes étendues de paturages naturels sont nécessaires. Il faut compter en moyenne pour de grands élevages de 10 à 15 hectares par tête. Or les espaces herbeux de grandes étendues sont rares au Katanga, et se bornent aux hauts plateaux. C'est donc seulement dans ces régions que pourront se créer, au début, des troupeaux considérables. L'acclimatation des

animaux domestiques pourra très bien réussir dans les régions indemnes de la tsé-tsé. Tout au début cependant, les bêtes bovines seront seules élevées : mais au fur et à mesure que les pâturages auront été améliorés, ce qui arrivera rapidement, on pourra aussi y produire un grand nombre de chevaux, d'ânes, de mulets, de chèvres, de moutons et peut être des autruches. Ces dernières pourront être parquées dans les régions à tsé-tsé, car elles ne sont pas sujettes à la nagana. Mais avant de commencer leur élevage, il est nécessaire d'avoir une ferme bien organisée, possédant une culture de luzerne.

La production industrielle de la volaille semble devoir être aussi une source de grands revenus. Il en est de même de l'exploitation des animaux de basse-cour, comme industrie annexée à une culture maraichère ou fruitière.

Malheureusement le gros bétail existant dans la région minière du Katanga est absolument insuffisant pour pouvoir donner à sa production une extension rapide. En effet, le nombre total de bêtes bovines femelles ne dépasse pas cinq cents.

Quoique l'introduction du bétail au Katanga présente de grandes difficultés causées par la présence de la tsé-tsé sur le trajet de la plupart des voies d'accès, nous sommes certains que le Gouvernement cherchera à résoudre cette importante question le plus tôt possible. L'avenir de l'élevage au Katanga est ici en jeu. Car une fois les marchés locaux pris par les producteurs Sud-Africains, il sera difficile pour les fermiers du Katanga, de soutenir la concurrence.

Conditions économiques.

Afin de se faire une idée générale des conditions économiques dans lesquelles se trouve l'agriculture au Katanga, il est nécessaire d'envisager et les conditions de production et les conditions de vente des produits.

a) *Les conditions de production* prises dans leur ensemble sont plutôt déforables. En effet, si l'on veut mettre en exploitation une *ferme de grande culture* quelque peu importante, on est toujours obligé de défricher une étendue assez considérable de bois. Ce travail de défrichement revient actu-

ellement à un prix oscillant entre 100 et 1.000 francs l'hectare, suivant que le défrichement est fait à la machine ou à la main. Dans presque la totalité des cas, on ne peut tirer aucun parti des arbres que l'on doit abattre.

D'un autre côté la mise en culture est également très onéreuse. La main d'œuvre est rare et très chère ; la traction animale ne peut pas être utilisée dans les régions à tsé-tsé. Seule la culture mécanique permet de réduire considérablement les frais généraux. Mais à cause de l'éloignement du Katanga, le matériel agricole est très coûteux et nécessite une immobilisation de capital très grande.

Pour les petites cultures : culture maraichère et culture vivrière, les conditions sont beaucoup plus avantageuses. On trouve en effet, assez facilement des dambos presque sans arbres, et suffisamment étendus. Dans ce cas, les frais de mise en culture sont beaucoup réduits.

Les fermes d'élevage, et *les fermes de culture et d'élevage* sont limitées aux régions indemnes de tsé-tsé, c'est-à-dire principalement l'Ouest du Katanga. Pour ces fermes se présente d'abord une difficulté : la pénurie du bétail reproducteur. Ces fermes nécessitent aussi un grand capital pour l'achat du bétail et du matériel agricole, la construction des maisons d'habitation et des kraals. Elles demandent un personnel intelligent, qui est, par le fait, plus exigeant. Il est possible cependant, si on ne dispose pas de capitaux suffisants, de commencer avec un nombre restreint d'animaux et de développer la ferme au moyen des animaux produits (1). Mais dans ce cas, il faut plusieurs années avant de pouvoir escompter des recettes. Il est vrai qu'on peut alors combiner l'élevage et la culture, quand la ferme est située dans des régions favorables à ce genre d'exploitation. Dans certains endroits le bétail pourra trouver pendant toute l'année une nourriture suffisante, soit sur les plateaux, soit dans les vallées. Dans beaucoup de cas, cependant, il sera nécessaire d'établir des réserves de fourrage

(1) On escompte en moyenne, au Katanga, 60 % de naissances pour les bêtes bovines.

pour la saison sèche. L'établissement de culture fourragères sera d'ailleurs nécessaire dès que l'on voudra faire de l'élevage plus intensif.

En règle générale, la pénurie d'azote et de chaux dans la couche arable, nécessitera des frais de fumure.

b) *Les conditions de vente.* — Mais si les conditions de production ne sont pas des plus favorables, par contre les conditions de vente sont très avantageuses. Certes, les prix payés actuellement pour les produits agricoles sont exagérés et résultent en grande partie de ce que la demande dépasse de loin l'offre. Néanmoins le prix des denrées restera toujours suffisamment élevé au Katanga, pour pouvoir espérer qu'il compensera largement le prix de revient des produits agricoles pouvant être consommés sur place. C'est là une condition excellente pour le développement de l'agriculture au Katanga, puisqu'elle permet d'expérimenter à l'aise les produits dont la production pourra être intéressante en vue de leur expédition sur le marché mondial.

Cette situation présente cependant aussi son côté dangereux. En effet, si dans les premières années, le marché local devait être tout à fait inférieur, soit par suite d'un arrêt dans le développement minier et industriel, soit par suite d'une surproduction agricole [1], l'avenir de l'agriculture, et comme conséquence, toute l'évolution du Katanga, s'en ressentirait grandement.

C'est aux dirigeants de notre Colonie à veiller à ce que la croissance industrielle et minière marche de pair avec le développement agricole du pays.

Puck Chaudoir et J.-Léop. Frateur.

---

[1] Ce fut le cas pour le maïs, il y a quelques années en Afrique du Sud. L'organisation d'un service régulier d'exportation vers les marchés européens, notamment vers Anvers, y a porté remède.

CHAPITRE V

Mines

§ I. — Historique.

Longtemps avant d'avoir été visité par aucun Européen, le Katanga était réputé dans l'Afrique centrale pour ses mines de cuivre très productives. Le métal rouge fabriqué dans ce pays était exporté au loin sous forme de lingots en croix de St-André (employés comme monnaie entre le Tanganyika et le Kassaï), à l'état de lames, de baguettes, de fils minces, de bracelets, bagues, haches et lances de parade, ornements divers, etc. Beaucoup de ces objets, par l'intermédiaire des Arabes et des Noirs portugais, parvenaient jusqu'à la côte de l'Océan Indien et à celle de l'Atlantique.

Livingstone, dans le récit de son exploration des régions de l'Est des lacs Moero et Bangwelo et du Sud du Tanganyika, parle, à plusieurs reprises, du cuivre du Katanga, dont les Arabes faisaient un commerce actif à cette époque (1). Il fait aussi allusion à l'existence de l'or dans ce pays (2). On sait que la mort surprit l'illustre explorateur à la frontière même du Katanga, alors qu'il se disposait à en entreprendre l'exploration (20 mai 1873).

Plus tard, en 1875, Cameron traversa la région Nord-Ouest

---

(1) *The Last Journals* (London 1874). Sous la date du 8 novembre 1868 (T. I, p. 337), Livingstone, étant au nord du Moero, note la rencontre d'une caravane arabe revenant du Katanga, chargée de 10.500 livres de cuivre.

(2) Ibidem, T. I, p. 280.

du Katanga conventionnel d'aujourd'hui [1], tout en restant bien loin de la région minière. Il nous dit, d'après des renseignements reçus des indigènes, que « le cuivre se trouve en quantité considérable au Katanga et jusqu'à une grande distance au couchant de cette province ». A Nyangwé, Cameron vit entre les mains de Hamed ibn Hamed (alias Tippo-Tippo) une calebasse remplie de grains et de pépites d'or, provenant du Katanga [2].

Plus récemment, Joseph Thomson, dans le récit de son voyage dans la région des grands lacs africains, au cours duquel il tenta d'atteindre le Lualaba, nous dit que le cuivre se rencontre au Katanga, *a country as yet unvisited* et que ce pays est fameux dans toute l'Afrique centrale comme la source de tout le cuivre employé par les indigènes. Il ajoute qu'on y trouve également de l'or [3]. Wissmann signale aussi du cuivre provenant du Katanga [4].

Ce n'est qu'en 1883-84 que deux Européens, agents de l'*Afrikanische Gesellschaft in Deutschland* (section allemande de l'*Association internationale africaine*), le Dr Boehm et M. P. Reichard, pénétrèrent dans les territoires du Katanga proprement dit. M. Reichard visita les mines de cuivre de Djola (notre Kiola, le Luushia actuel) et de Kamare (Kamwali actuel) et en signala sur sa carte plusieurs autres, sans avoir l'occasion de les voir [5]. Le Dr Boehm, on le sait, avait succombé près du lac Upemba, le 27 mars 1884.

Quelque temps après, en 1884-85, les deux explorateurs portugais H. Capello et R. Ivens, au cours de leur voyage à travers

---

(1) Nous appelons *Katanga conventionnel*, le territoire administré par le *Comité spécial du Katanga*, par opposition au Katanga proprement dit que l'on peut définir : la partie du Congo belge faisant partie du bassin du Lualaba en amont d'Ankoro et de celui de la Luvua-Luapula.

(2) *Across Africa*, London 1877, vol. II.

(3) *To the Central African Lakes and back* (1878-80), London 1881. Vol. II, p. 283.

(4) *Im Innern Afrikas* (1883-85), Leipzig 1888, p. 251.

(5) *Reise nach Urua und Katanga* (Mittheil. d. afrik. Gesells. in Deutschland, Bd IV, Heft 5, s. 303, 1885). Voir aussi : *Karte* et *Bemerkungen zur Karte* (Ibid. Bd v, Heft 2, 1887).

l'Afrique, firent un séjour de quelques semaines au royaume de Mshiri et l'un d'eux visita les mines de cuivre de Kalabi. Ils signalèrent, en outre, plusieurs gisements de cuivre sur la rive droite de la Lufira (1). A peu près à la même époque, le missionnaire écossais Arnot, se rendant de Bihé à Bunkea, où il était dès février 1886, passa par les mines de cuivre de Miambo (aujourd'hui Dikuruwe) situées non loin de Kazembe, à l'Ouest du Lualaba (2).

Les missionnaires qui lui succédèrent eurent aussi l'occasion de les visiter (3).

En 1890, la *Britisch Central Africa* C°, c'est-à-dire l'honorable M. Cecil Rhodes, dont l'attention, sans doute, avait été éveillée par les récits des explorateurs précédents et surtout par ceux d'Arnot, jugea le moment venu de s'occuper du Katanga. Elle envoya par le Sud Joseph Thomson, le brillant explorateur déjà cité plus haut. Thomson quitta l'Angleterre le 18 avril 1890, passa par le Cap et par Kimberley, pour, dit-il, *receive my final orders from Mr Rhodes* (4), parvint en novembre au village de Kalonga, à la boucle méridionale du Luapula, et s'avança même vers l'Ouest jusque Kwa-Kavoi sur la rive gauche du Luembe oriental. Mais là, le pays étant ravagé par la variole et sa caravane décimée, Thomson dut se décider à la retraite. En octobre 1891, il était rentré à Londres.

A la même époque, un autre agent de la compagnie à charte, M. A. Sharpe, après avoir visité Kazembe, à l'Est du Luapula, entra dans le Katanga par le Nord du Moero et parvint chez Mshiri, à Bunkea, le 8 novembre 1890. Il n'y resta que quelques jours et ne visita pas la région des mines (5).

---

(1) *De Angola à Contra-Costa*, Lisboa, 1886, vol. II, p. 69.

(2) Arnot, *Garenganze*, London, 1889.

(3) Arnot, *Bihe and Garenganze*, London, 1893.

(4) *The Lake Bangweolo and the Unexplored Region of British Central Africa*. (Geogr. Journ., vol. I, 1893, p. 97).

(5) *Journey from Karonga (Nyasa) to Katanga (Msidi's Country) via the Northern Shore of Lake Moero* (Proceed. Roy. Geogr. Soc., 1891, p. 423).

Jusque là, le Katanga était resté en dehors de l'action directe des Belges du Congo. C'est en 1890 que leur rôle commence et, dès cette époque, le travail d'exploration et d'occupation de ce pays fut conduit avec énergie et esprit de suite. En avril 1890, la *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie* décida l'envoi d'une expédition chargée d'explorer le bassin du Lualaba en amont de Nyangwé, jusques et y compris le Katanga. Cette expédition, commandée par M. Alexandre Delcommune, quitta Bruxelles en juillet. Le 27 août 1891, elle atteignait le Lualaba au lac Kisale et, après avoir franchi le fleuve, pénétrait dans le Katanga proprement dit.

Dans l'entretemps, le lieutenant Paul Le Marinel, chef du district du Lualaba, dans lequel rentrait théoriquement le Katanga, avait reçu de Bruxelles l'ordre d'y aller planter le drapeau de l'Etat Indépendant. Le 23 décembre 1890 alors que Thomson et Sharpe étaient sur le chemin du retour, Le Marinel partit de Lusambo; à la fin de mars 1891, il franchissait le Lualaba et le 13 avril il arrivait à Bunkea, résidence du fameux Mshiri. Forcé par les circonstances d'abréger son séjour, il repartit le 11 juin pour Lusambo, où il parvint le 11 août. Il avait fondé, non loin de Bunkea, la station du Lufoï, où il laissait MM. Legat et Verdick (1).

L'expédition Delcommune parvint à Bunkea le 6 octobre 1891. Un des adjoints de M. Delcommune était M. l'ingénieur des mines N. Diderrich. M. Diderrich, au cours des fructueuses explorations de la mission, visita les sources thermales salines de Moashia, signalées pour la première fois par M. P. Reichard, et observa plusieurs gisements importants de cuivre, entre autres ceux de Lopori (Djola de Reichard), de magnétite et d'oligiste.

Le 15 avril 1891, s'était constituée à Bruxelles la *Compagnie du Katanga*, qui reprit à son compte l'expédition Delcommune et décida l'envoi de deux autres missions, l'une par la côte orientale, l'autre par le Congo. La première, commandée par la capitaine Stairs, des Royal Engineers, eut un destin mal-

---

(1) *L'expédition Paul Le Marinel au Katanga.* (Mouvem. géogr., 7 février 1892).

heureux et ses résultats, au point de vue de l'exploration, furent pratiquement nuls.

L'expédition que la *Compagnie du Katanga* envoyait par le Congo quitta la Belgique le 18 mai 1891 et parvint à Bunkea le 30 janvier 1892. Elle était commandée par le capitaine L. Bia, auquel succéda (30 août 1892) le lieutenant E. Francqui. De cette mission faisait partie, en qualité de géologue, l'auteur de la présente notice [1].

Les résultats de nos études sur la géologie et les mines du Katanga ne sont pas restés confinés dans des rapports confidentiels; ils ont été publiés dans une série de recueils scientifiques du pays et de l'étranger. Nous n'avons donc pas à les exposer ici, même en résumé. Il suffira de dire que ces publications, fruits d'un travail continu de quatorze mois, ont posé les bases de la géologie du Katanga et qu'elles ont, pour la première fois, donné une description scientifique et précise des gisements de cuivre du pays et en ont montré l'importance. Ils comprennent notamment la description des gisements de cuivre de Kambove, Kitulu, Kamaia, Lusuichi, Kimbui, Inambuloa, Kioabana, découvertes par nous, celle du gîte de Djola ou Kiola, déjà visité par MM. Reichard et Diderrich ; ils donnent aussi la description des gîtes de magnétite ou d'hématite de Kibanda, Moa-Molulu, Ntenke (Ditakata), Kafunda-Mikopo, Kaluloa, Chamelenge et en signalent une série d'autres.

Les agents administratifs qui occupèrent ou parcoururent le Katanga pendant les années qui suivirent, n'apportèrent guère de contributions nouvelles à la connaissance de ses mines. Il convient toutefois de mentionner, pour l'année 1896, les explorations géographiques du lieutenant Brasseur qui visita plusieurs gisements de cuivre.

En 1898-1900, le Katanga fut exploré par une mission commandée par le lieutenant Ch. Lemaire, ayant pour adjoints, entre autres, MM. l'ingénieur Kemper-Voss et le prospecteur Ques-

---

[1] On trouvera des détails sur les explorations géographiques des expéditions Delcommune et Bia-Francqui dans le *Mouvement géographique* (5 mars 1893 et numéros suivants de la même année et de 1894).

tiaux. On trouve dans les rapports de M. Kemper-Voss une description minutieuse de la mine de Djola (Kiola, Luushia actuel), des indications sur les schistes cuprifères de Mufunga et de la Lubungwe (Kundelungu) et des renseignements sur plusieurs gîtes de magnétite et hématite du Sud du pays, déjà pour la plupart décrits par nous. Le journal de M. le prospecteur Questiaux nous fournit des données sur plusieurs gîtes de cuivre qu'il ne désigne par aucun nom, mais qui correspondent probablement, dans la nomenclature actuelle, à ceux de Kabweno et Kawanza (près de la haute Mofia) et de Karuwiro (près du confluent du Kando avec le Lualaba, rive droite). A l'Ouest du Lualaba, M. Questiaux signale un gisement de cuivre qui s'identifie avec celui de Kilamusemvue et, sous le nom de Miambo (déjà cité par Arnot), une mine importante qui porte aujourd'hui le nom de Dikuruwe. La mission Lemaire s'éloigna de la région minière du Katanga en mars 1900 et rentra en Belgique le 24 septembre.

Le 19 juin de cette même année, s'était constitué le *Comité spécial du Katanga*, consortium de l'Etat Indépendant et de la *Compagnie du Katanga*. Le 8 décembre 1900, ce nouvel organisme conclut avec une compagnie anglaise, la *Tanganyika Concessions Co Lim.*, une convention en vertu de laquelle la compagnie était autorisée à procéder, pendant cinq ans, à des recherches minières dans les parties Sud et Sud-Est du Katanga [1]. La *Tanganyika Concessions Co*, dont des agents avaient déjà, avant cette époque, fait dans le pays des reconnaissances dont nous ne connaissons que peu de chose, se mit aussitôt à l'œuvre. En avril 1901, une mission nombreuse, dirigée par M. G. Grey partit de Buluwayo, pendant qu'un autre groupe quittait Abercorn sous la conduite de M. M.-J. Holland et parvenait le premier au Katanga. Les explorations dans ce pays commencèrent en juin ou juillet de la même année. Les gisements de cuivre et de fer que nous avions étudiés en 1892 et décrits en 1891 furent bientôt redécouverts et, comme nous l'avions prévu à cette époque, on en trouva un grand nombre d'autres. De plus, les

---

[1] Un arrangement ultérieur prolongea ce délai jusqu'au 9 décembre 1909.

prospecteurs anglais découvrirent une série de gisements d'étain dans une zone s'étendant de Busanga, sur le haut Lualaba, jusqu'au Sud-Est du lac Upemba; l'or fut trouvé à Ruwé, à Kambove, etc., sans compter des gîtes divers de moindre importance.

Durant les années 1902 et 1903, M. H. Buttgenbach, envoyé par le *Comité spécial* pour faire rapport sur les travaux de prospection de la société anglaise, visita l'ensemble de la région métallifère et, à son retour, consigna les résultats de ses observations sur les gisements miniers dans une intéressante série de publications. Les résultats géologiques des investigations des prospecteurs anglais furent plus tard réunis par M. Studt en une carte et un mémoire publiés dans les *Annales du Musée du Congo* (1908).

La première société ayant pour objet l'exploitation des mines du Katanga et le traitement des minerais fut créée le 28 octobre 1906, sous le nom de l'*Union minière du Haut-Katanga*, par la *Société générale de Belgique* et la *Tanganyika Concessions Co*. L'*Union minière* a exploité les alluvions aurifères de Kambove et de Ruwé, puis a commencé l'exploitation de la mine de cuivre *Etoile du Congo*, près d'Elisabethville; elle procède en ce moment aux essais de traitement métallurgique du minerai.

Depuis le commencement de l'année 1910, les recherches minières au Katanga ont reçu une nouvelle impulsion. Une série de sociétés de recherche se sont constituées, auxquelles le *Comité spécial* a concédé des privilèges particuliers. Aujourd'hui, de nombreux agents de ces sociétés, géologues ou prospecteurs, parcourent dans tous les sens les territoires du Katanga conventionnel; des découvertes minières importantes ont déjà été faites en diverses régions et la reconnaissance géologique du pays progresse à grands pas. Un décret du 16 décembre 1916 ayant rendu (tout en réservant les droits spéciaux des compagnies précitées) la prospection *libre* dans les territoires du *Comité spécial*, de nombreux prospecteurs indépendants rivalisent aujourd'hui d'activité avec les agents des compagnies dans toutes les parties du Katanga.

§ II. — Généralités.

L'étude des gîtes métallifères est une question de géologie. Nous ne pouvons cependant songer à donner dans cet aperçu un exposé de la géologie du Katanga, ni des principes de géologie générale qui sont nécessaires à qui veut comprendre en quoi consiste un gisement de minerai.

A. — Sur le premier de ces points, bornons-nous à dire, puisque cet article s'adresse à un public belge, que la géologie du Katanga peut être comparée, d'une façon très générale, à celle de la région comprenant à la fois la Belgique au Sud de la Sambre-Meuse et le Grand-Duché de Luxembourg.

On trouve au Katanga des terrains sensiblement horizontaux, très épais, comme le Trias et le Jurassique du Luxembourg, et des terrains plissés, se présentant en couches inclinées ou redressées jusqu'à la verticale, comparables sous ce rapport à nos terrains carbonifère, dévonien et silurien de l'Entre-Sambre et Meuse, du Condroz et de l'Ardenne. Ces terrains plissés présentent, comme en Belgique, tous les types de métamorphisme, depuis des schistes argileux, grès et calcaires ordinaires, jusqu'à des phyllades, des quartzites, des calcaires cristallins. Dans certaines régions, même, le métamorphisme est poussé beaucoup plus loin. De plus, les roches granitiques, à peine représentées en Belgique, forment des massifs très importants au Katanga.

Les terrains plissés du Katanga sont dirigés selon deux orientations principales bien distinctes. Dans la région du Lualaba (Monts Nzilo, Monts Bia, etc.), cette direction est approximativement du N.-E. au S.-W. (plis *loualabiens*); dans le Sud du Katanga proprement dit, du Lualaba au Luapula, elle est successivement E., N.-E. et S.-E. (plis *loufiliens*). Les plis des deux directions convergent vers la région de Ruwé. Les plis loualabiens sont accompagnés de grandes failles longitudinales jalonnées par de nombreuses sources thermales.

Le plus grand nombre des gîtes métallifères du Katanga sont intercalés dans les terrains plissés, l'étain dans la zone des plis loualabiens, le cuivre dans la zone loufilienne. Cependant, des gîtes d'un certain intérêt se rencontrent aussi dans les formations horizontales.

B. — Les gîtes métallifères, en général, appartiennent à une série de types distincts que l'on peut classer comme suit :

1. Dans certaines roches éruptives, on rencontre des particules disséminées de minerais, de métaux natifs ou d'autres minéraux. Ce sont des *gîtes d'inclusion*, en général inexploitables, sauf dans quelques cas spéciaux (diamants de l'Afrique du Sud, etc.).

2. Il arrive que ces particules, lors de la consolidation de la roche éruptive, ont pu se concentrer, s'accumuler en amas plus ou moins volumineux, que l'on nomme *gîtes de ségrégation*.

3. Les roches éruptives, en se refroidissant, ont émis des vapeurs chargées de composés métalliques gazeux qui, au sein même de la masse éruptive ou dans les terrains encaissants, ont donné lieu à des accumulations riches en minerais, sous forme de remplissages de fentes et de fissures, ou à l'état d'imprégnations. Parmi ces *gîtes de sublimation* (ou *pneumatolytiques*), on doit surtout noter les filons stannifères.

4. Dans la plupart des cas, ces vapeurs d'origine éruptive, condensées sous forme d'eaux thermales fortement métallisées, ont circulé dans des fentes où elles ont laissé déposer leur contenu sous forme de minerais et de minéraux pierreux, ou gangues, engendrant ainsi des *filons proprement dits*.

5. Ce dépôt qui peut être, d'ailleurs, dû à des eaux thermales non éruptives, a pu se faire dans les pores de roches stratifiées, donnant alors lieu à des *gîtes d'imprégnation*.

6. Si ce dépôt s'est fait dans des massifs fortement fissurés, le minerai, tout en imprégnant la roche elle-même, remplit les joints de stratification, les joints proprement dits et toutes les solutions de continuité et y forme un réseau tellement compliqué que la roche mérite, en bloc, le nom de minerai. La plupart des gisements de cuivre du Katanga rentrent dans ce type, intermédiaire entre les gîtes filoniens et les gîtes d'imprégnation.

7. Lorsque la roche imprégnée est un calcaire ou une dolomie, le remplissage des pores et des fissures est accompagné d'un remplacement chimique du carbonate pierreux par le minerai et l'on a un *gîte de substitution*.

8. Les substances métallifères déposées, par voie mécanique ou par voie chimique, dans la mer ou dans un lac, en même temps que des particules sableuses ou argileuses, engendrent, si elles sont suffisamment abondantes, *des gîtes sédimentaires*, qui peuvent être *normaux* ou plus ou moins *métamorphisés*. Beaucoup de gîtes de fer du Katanga sont des couches de limonite, sidérose, etc., transformées en hématite ou en magnétite, par métamorphisme.

9. Les gîtes stratifiés récents, le plus souvent fluviaux, portent le nom de *gîtes d'alluvion*.

Lorsque leur élément caractéristique, emprunté à un gîte plus ancien, est un métal précieux ou de valeur élevée, ou bien une pierre précieuse, ils sont appelés *placers*.

10. Certains de ces gîtes superficiels sont dus à un enrichissement des parties extérieures d'un gîte plus ancien, par suite de l'enlèvement, sous l'action des eaux de ruissellement, des particules pierreuses, sableuses, argileuses, qui y accompagnaient l'élément utile. On leur donne le nom de *gîtes éluviaux* ; s'ils renferment des minéraux de prix élevé, on peut aussi les appeler *placers*.

La concentration des métaux précieux dans les gîtes alluviaux et éluviaux, du moins celle de l'or, se fait par voie chimique aussi bien que par voie mécanique. Des terrains qui ne renferment que des traces infinitésimales d'or peuvent ainsi, par leur désagrégation sous l'influence de l'eau courante ou ruisselante, engendrer des placers exploitables. Nous en citerons des exemples plus loin.

Les principales richesses minérales du Katanga sont ses gîtes de *cuivre* et d'*étain*. On trouve dans ce pays des gisements de *fer* (magnétite et hématite d'un volume considérable, et quelques dépôts de *manganèse*. La présence de l'*or* y a été signalée en de très nombreux points et des placers y ont déjà été exploités. Le *platine* a été signalé en combinaison dans une région. Citons enfin, pour être complet, le minerai de *plomb* (galène), le *diamant* et le *charbon*.

§ III. — Gîtes de cuivre.

Le minerai caractéristique des gîtes de cuivre du Katanga est la *malachite* ou carbonate vert. Accessoirement, on y trouve la *chrysocolle* (silicate hydraté), l'*azurite* ou carbonate bleu, la *cuprite* ou oxyde rouge, la *ténorite* ou oxyde noir, rarement la *dioptase* (silicate anhydre). Certains gîtes de la région du lac Moero renferment de la *chalcosine* ou sulfure de cuivre et, d'après certains renseignements, du *cuivre gris* (arsénio- ou antimonio-sulfure). La *chalcopyrite* ou pyrite cuivreuse a été signalée dans la partie profonde de deux gîtes. Le fer, à l'état de *limonite*, accompagne souvent le cuivre et, dans quelques mines, on trouve en outre du minerai de cobalt.

La plupart des gisements de cuivre se rencontrent au sein des terrains plissés du type loufilien. Mais on en connaît aussi à l'état d'imprégnations ou de gîtes sédimentaires et même sous forme de filons, dans les terrains horizontaux (système du Kundelungu).

Il est difficile, il est impossible, de fixer le nombre de gîtes de cuivre existant au Katanga. Les trouvailles qui ont été citées comme gîtes de cuivre et qui ont fait l'objet de concessions, comprennent des cas d'importance très variable, depuis des gisements de grande valeur du type de Kambove ou de l'Etoile du Congo jusqu'à de simples affleurements de roches légèrement verdies par une faible imprégnation de malachite. Les gîtes les plus importants nous paraissent être ceux de Kambove, Etoile du Congo, Kolwesi, Luushia, Fungurume, Likasi, Dikuruwe, Luiswishi.

Dans le plus grand nombre des cas, d'après nos observations personnelles, les gîtes de cuivre se présentent comme suit.

Le minerai se rencontre en petits amas, en noyaux, en minces couches discontinues, en enduits, imprégnations, remplissage de fentes, de fissures et de joints de stratification, dans des schistes siliceux, souvent talqueux, généralement de couleur claire, tantôt très cohérents, tantôt friables; dans des bancs, alternant avec ces schistes, d'une roche assez spéciale se présentant comme un quartzite carié, caverneux, pénétré de quartz cristallisé; parfois dans des calcaires ou des dolomies.

Les couches cuprifères sont généralement fortement redressées, parfois verticales et, chose digne de remarque, le gîte n'est jamais continu dans la direction des couches. Il peut se répéter dans cette direction, mais toujours d'une façon interrompue.

Par suite de leur plus grande résistance aux actions atmosphériques, les zones occupées par ces gisements font en général fortement saillie sur le pays voisin. Elle se présentent donc souvent comme des collines isolées plus ou moins coniques ou sous forme de crêtes allongées; elles sont généralement déboisées.

Comme nous l'avons dit, ces gîtes paraissent rentrer dans un type spécial, intermédiaire entre les gîtes d'imprégnation et les gîtes filoniens.

Ainsi que nous l'avons montré en 1891 et comme on l'a admis généralement depuis cette époque, ces gîtes ne sont, en réalité, que les facies altérés ou *chapeaux* de gîtes de chalcopyrite que l'on retrouverait dans la profondeur. Jusqu'ici, les investigations en profondeur n'ont pas dépassé 40 mètres; mais à la mine de Kiofa (Luushia actuel) et à celle de Kambove, on peut observer des endroits où la chalcopyrite est restée en partie inaltérée.

§ IV. — Gîtes d'étain.

Les gîtes d'étain du Katanga sont presque entièrement confinés dans une zone, correspondant aux plis loualabiens, qui s'étend des environs de Busanga, sur le haut Lualaba, jusqu'à ceux de Kiambi, sur la Luvua.

Le minerai (*cassitérite*) s'y rencontre dans des filons de greisen au sein de granites ou de micaschistes, ou en filons de quartz pegmatitique dans les roches métamorphiques encaissant les granites, et qui pénètrent même dans ces roches massives. Les filons sont les uns parallèles, les autres perpendiculaires aux plis loualabiens.

Ces gîtes primitifs ont donné lieu, par leur désagrégation extérieure, à des gîtes secondaires meubles éluviaux [1], s'éten-

---

[1] Les gîtes *alluviaux* du fond des vallées n'ont guère été explorés jusqu'ici.

dant sur les pentes des collines et les versants des vallées. Les plus importants de ces dépôts stannifères éluviaux sont ceux de Busanga, Kasonso, Shikoli. Parmi les filons les plus riches, il faut citer ceux de Muika, sur la Luvua, découverts par le géologue Mathieu.

§ V. — Gîtes de fer.

Le fer abonde au Katanga, comme dans toute l'Afrique intertropicale, dans la latérite du sol superficiel, où il présente souvent des concentrations assez riches pour mériter le nom de minerais. Il existe aussi dans les gîtes de cuivre à l'état de limonite compacte, associée à la malachite.

Mais ce que le Katanga a de particulier sous ce rapport, c'est l'existence d'un grand nombre de gîtes très volumineux de minerais de fer de premier ordre, *magnétite* et *hématite*.

On les rencontre surtout dans la partie méridionale de la région des plis loufiliens, entre la zone cuprifère, dans laquelle ils empiètent d'ailleurs largement, jusqu'à la frontière méridionale de la Colonie. La plupart sont des gîtes sédimentaires métamorphisés, intercalés dans des quartzites, des schistes siliceux, des dolomies ou des calcaires cristallins, etc. La magnétite et l'hématite y conservent souvent la structure stratoïde, mais prennent d'ordinaire une apparence massive. Le minerai se présente alors en grandes masses affleurant au sol ou émergeant au-dessus de la surface générale du pays en véritables *montagnes de fer*, telles que celles de Kafunda-Mikopo, Shiwanda, Shamalenge, et celle, plus petite, de Ditakata, que nous avons visitées en 1892.

A côté des gîtes de fer, on peut mentionner ceux de *manganèse*. Le gîte de Kasekelesa, sur lequel nous n'avons pas de renseignements, est situé sur la Luilu, à l'Ouest de Ruwé. Récemment, d'autres gîtes ont été découverts, notamment sur la haute Fungwé. Ce sont, d'après le géologue F. Delhaye, des gîtes filoniens dans des granites.

§ VI. — Gîtes aurifères.

L'or est très répandu au Katanga, comme dans presque

toutes les régions du Sud du bassin du Congo; on l'y a rencontré en de très nombreux points depuis la frontière Sud jusqu'au 5e parallèle; mais, d'après ce que nous en connaissons, il ne se présente avec une certaine abondance qu'en quelques endroits.

Le métal précieux se rencontre au Katanga sous plusieurs formes de gisement.

1o Dans les régions formées de roches granitiques ou de terrains fortement métamorphisés, c'est-à-dire principalement dans la zone des plis loualabiens, et dans les régions granitiques de l'Ouest, les alluvions d'un grand nombre de cours d'eau ont fourni de l'or, dérivant des veines de quartz intercalées dans ces formations. Le quartz en veines des terrains moins métamorphisés du Sud du pays a aussi fourni de l'or, que l'on retrouve dans les alluvions de rivières de cette région.

Nous sommes au-dessous de la vérité en évaluant à une centaine le nombre des points où l'or a été trouvé au Katanga dans ces conditions. Mais, dans la plupart des cas, il ne s'agit que de quantités inexploitables ou même de simples traces (1). Le quartz des veines elles-mêmes s'est partout montré très pauvre.

2o L'or a été trouvé, en minime proportion généralement, ou à l'état de traces très faibles, dans beaucoup de minerais de cuivre du Katanga. Il y est ordinairement accompagné d'argent. Cette faible teneur en or des minerais de cuivre a cependant suffi pour donner lieu, par enrichissement chimique naturel, à des alluvions aurifères qui ont été signalées autour d'une série de gisements de cuivre (Kambove, Likasi, Fungurume) et qui se sont même parfois montrées assez riches (Kambove).

3o Un mode de gisement très spécial est celui qui a été observé à Ruwé et qui a fait l'objet d'une intéressante étude de M. H. Buttgenbach. Il s'agit d'une couche de grès, épaisse de 2m50, faisant partie des terrains primaires, et renfermant

(1) Il faut dire que l'on n'a guère, jusqu'ici, fouillé à fond les couches d'alluvions des vallées.

de l'or et du platine, à raison de 10,8 gr. par tonne pour l'or et de 12 gr. pour le platine. Au-dessus de l'affleurement de cette couche, que l'on doit probablement ranger parmi les gîtes stratifiés d'imprégnation, s'étend un dépôt éluvial où l'or s'est concentré en grains et en pépites. Les pépites pèsent en général de 10 à 60 gr. et arrivent à 100 et même 160 gr.

C'est le dépôt aurifère le plus riche qui ait été découvert jusqu'ici au Katanga.

§ VII. — Gîtes divers.

L'existence du *diamant* au Katanga a été annoncée dès 1906. Des prospecteurs de la *Tanganyika Concessions C°* ont trouvé dans les graviers de la rivière Mutendele, affluent de gauche du Lualaba, et dans celles du Lualaba lui-même, une vingtaine de diamants, dont le plus volumineux pèse 0.280 carat. La provenance géologique de ces échantillons, dont M. Buttgenbach a publié une description minéralogique, n'est pas connue directement. Il est possible qu'ils dérivent, comme ceux du Lüderitzland, d'une roche diabasique amygdaloïde. La zone considérée aujourd'hui comme diamantifère comprendrait les alluvions du Lualaba et celle des vallées inférieures de ses affluents, depuis le Guli jusqu'au Kalule.

D'autre part, dans la région méridionale du Kundelungu, à environ 200 kilomètres à l'Est de la Mutendele, on a trouvé des affleurements d'une roche qui, par sa constitution minéralogique, semblerait se rapprocher de la kimberlite, ou roche-mère des diamants de l'Afrique australe. D'après certains rapports, cette roche du Kundelungu se présenterait en remplissages de cheminées verticales (*pipes*) dont on connaîtrait huit cas jusqu'ici, dans les couches horizontales qui constituent le plateau. On n'a, jusqu'à présent, rencontré aucun diamant, ni dans cette roche ni dans les produits éluviaux ou alluviaux qui en dérivent.

Du *charbon* a été signalé en quelques régions du Katanga conventionnel. Dans plusieurs de ces cas, il ne s'agit que de schistes charbonneux, ne pouvant guère être utilisés comme combustible et dépendant soit des terrains primaires plissés

du Sud du Katanga (où nous les avions observés dès 1892) soit des terrains horizontaux (système du Lualaba) s'étendant à l'Ouest de la zone des plissements loualabiens. Dans ce dernier système, on a exploré par sondage, sur la rive droite du Lualaba, près des rivières Luweishia, Shiwa et Kasope, plusieurs couches de charbon, épaisses de quelques millimètres à un mètre et dont l'échantillon le plus riche renferme 9,50 % de cendres.

Jules Cornet.

CHAPITRE VI

Chemins de fer — Navigation

I

LA VOIE TRANSCONGOLAISE

En examinant une carte du Congo belge, l'on voit que le fleuve Congo (qui s'appelle à partir de Léopoldville, le Lualaba) prend sa source aux environs de Musofi vers 26° 30' E. et 11°50 S.

De sa source, le fleuve se dirige vers le Nord jusque Stanleyville distant, à vol d'oiseau, de 1500 kilomètres environ de Musofi.

De Stanleyville, le Congo tourne vers le N.-N.-O., passe devant Bumba, situé à 350 kilom., en droite ligne de Stanleyville, prend ensuite le O.-SO.-$^1/_2$ O. jusque Nouvelle-Anvers (directe Bumba-Nouvelle-Anvers: 380 kilom.).

De Nouvelle-Anvers à Bolobo, la direction est S.-O. (la distance directe 540 kilom.).

De Bolobo à Léopoldville (directe 260 kilom.), direction S.-SO.

De Léopoldville à Matadi (directe 260 kilom.), S.-O.

Enfin de Matadi à Banana, embouchure du grand fleuve, le Congo prend la direction O.-S.-O.-$^1/_2$ O. Banana se trouve à vol d'oiseau distant de 120 kilom. de Matadi.

En réunissant les sommets Musofi, Stanleyville, Bumba, Nouvelle-Anvers, Bolobo, Léopoldville, Matadi, Banana, par des lignes droites, on forme une immense ligne polygonale de 3410 kilomètres.

En réalité, par ses nombreuses sinuosités, le fleuve Congo, a comme longueur, plus de 4000 kilomètres depuis Musofi jusqu'à Banana.

De très nombreux affluents apportant leurs eaux à l'artère principale, arrosent admirablement le vaste territoire de la Colonie et contribuent à en faire avec le fleuve sommairement décrit, un pays d'une richesse indiscutable que les voies de communications naturelles ou artificielles, exploitées, vont mettre en valeur.

L'immense courbe, très irrégulière, que fait le Congo depuis sa source jusqu'à son embouchure, ses affluents en très grande partie navigables, donnent à celui-ci une importance capitale comme voie naturelle de transport et c'est l'artère principale où viennent converger pour la suivre, les produits du pays drainés aux points les plus éloignés de son cours.

Le fleuve, les affluents sont en partie navigables sans travaux d'aménagement et l'on évalue à 16000 kilomètres la longueur totale de ces voies naturelles accessibles aux embarcations: pirogues, baleinières, canots à vapeur, bâteaux de 6 à 1000 tonnes.

C'est un immense avantage, qui a permis, du reste, l'occupation instantanée et dès le début, des rives de tout le réseau du Congo et de ses affluents, ainsi que des frontières, facilement atteintes. C'est à ce réseau navigable que nous devons la rapidité sans exemple dans les annales de la colonisation, de l'occupation pacifique de territoire.

Ainsi que nous le disons plus haut, le fleuve n'est qu'en partie navigable. Remontons son cours:

I. — De Banana à Matadi, le bief maritime est accessible aux steamers de haute-mer et les navires venant d'Anvers peuvent venir s'amarrer aux « piers » de Matadi, port intérieur qui, par sa situation, est un point unique de l'Afrique.

II. — De Matadi à Léopoldville, le fleuve n'est pas navigable; il est coupé de chutes et de rapides; il s'est créé un chemin à travers les Monts de Cristal et la dénivellation entre Matadi et Léopoldville atteint 300 mètres. Aussi a-t-on contourné le fleuve par un chemin de fer de 400 kilomètres qui réunit aujourd'hui le port du Bief Maritime au premier point aval du « Grand Bief ». Léopoldville, situé dans le Stanley-

Pool. Le chemin de fer est en exploitation définitive depuis 1898.

III. — De Léopoldville à Stanleyville et sur une longueur de 1800 kilomètres, le fleuve est navigable et accessible aux vapeurs ayant 1.75 de calaison en charge. C'est le « Grand Bief ».

IV. — De Stanleyville à Ponthierville, le Lualaba est coupé de rapides, de chutes et ne permet plus la navigation. Un chemin de fer, long de 125 kilomètres, joint Stanleyville à Ponthierville: il est en exploitation depuis juillet 1906.

V. — De Ponthierville à Kindu, le Lualaba redevient navigable. Le « Bief » a 320 kilomètres de longueur; il permet la navigation aux vapeurs ayant, au plus, 1.10 de calaison en charge.

De Kindu à Kongolo, en amont des Portes d'enfer, le fleuve ne permet la navigation à vapeur que sur 104 kilomètres. Encore, ces 104 kilomètres sont-ils situés entre des parties rocheuses, chutes et rapides, largement espacés dans la partie amont et aval. Aussi a-t-on préféré ne pas se servir de ces kilomètres navigables et un chemin de fer en ligne directe réunit Kindu à Kongolo, sur une longueur de 356 kilomètres. Le chemin de fer est livré à l'exploitation depuis le 31 décembre 1910.

VII. — Vient ensuite le « Bief supérieur » long de 650 kilomètres, qui conduit jusqu'à Bukama, et permet la navigation aux unités ne dépassant pas 1.40 de calaison en charge.

VIII. — De Bukama à Musofi, source du Lualaba, le fleuve n'est plus navigable.

Or, c'est dans la région de Bukama, surtout au Sud de celle-ci, que se trouvent des gisements miniers d'une richesse immense et signalés depuis 1892-93 par le géologue Cornet. En particulier: les mines de Kambove, de Ruwe, de l'Etoile du Congo.

Atteindre ces premiers gisements, c'est assurer tout d'abord un rapport immédiat aux actionnaires des chemins de fer concessionnaires décrits plus haut, actionnaires toujours impatients de réaliser des bénéfices.

Un chemin de fer est donc à l'étude de Bukama à Kambove et sa période de construction est prochaine, nous assure-t-on.

Ainsi sera réalisée la voie de transport exécutée déjà en grande partie, dénommée « voie transcongolaise », qui est une voie mixte, c'est-à-dire composée de tronçons ferrés et de biefs navigables.

En résumant, cette voie se compose, en prenant comme point de départ Kambove :

1° De Kambove à Bukama, d'un tronçon ferré, longueur approximative 300 kilomètres.

2° De Bukama à Kongolo, du « Bief supérieur » (navigable), long de 650 kilomètres.

3° De Kongolo à Kindu, d'un tronçon ferré, longueur 356 kilomètres.

4° De Kindu à Ponthierville, d'un « Bief », longueur 320 kilomètres (navigable).

5° De Ponthierville à Stanleyville, d'un tronçon ferré de 125 kilomètres.

6° De Stanleyville à Léopoldville, du « Grand Bief », navigable sur 1800 kilomètres.

7° De Léopoldville à Matadi, d'un chemin de fer de 400 kilomètres de longueur.

8° Du « Bief maritime » navigable aux vapeurs de haute mer, de Matadi à Banana.

Banana c'est la mer, c'est Anvers !

Il est utile de dire que la zône des découvertes minières s'étend de jour en jour : au Nord du lac Moero, des dépôts de minerais riches, aussi importants que ceux de Kambove, viennent d'être découverts.

Dans la ligne de faîte Est, bordant le Tanganyka et au Nord de celle-ci, de l'or. A Kilo (Haut Ituri), depuis longtemps de l'or est exploité.

Enfin, dans l'Aruwimi, tributaire du Lualaba, de riches mines d'or seront prochainement en période de rapport.

Que nous réservent les roches bornant à l'Ouest le Tanganyka, superbe lac qui, par ses rives, donne 650 kilomètres de frontières au S.-E. de notre colonie ? Elles sont livrées aux prospecteurs et il est permis de dire que leurs recherches seront, sans nul doute, couronnées de succès.

Aussi, la « Compagnie des Grands Lacs » a-t-elle demandé et obtenu la concession d'un chemin de fer qui, suivant la

vallée de la Lukuga, déversoir naturel du Tanganyka dans le Lualaba, joindra le grand fleuve au lac.

Ce chemin de fer est commencé: il aura, comme longueur, 280 kilomètres environ; son but est, non seulement de drainer les produits miniers du Graben par une flottille appropriée sillonnant le lac, mais aussi de rapprocher, en quelque sorte, notre colonie de l'Océan Indien; car la colonie de l'Afrique Orientale Allemande construit un chemin de fer de Dar-ès-Salam vers le Tanganyka; ce chemin de fer atteindra Tabora cette année.

De multiples projets de chemin de fer sont à l'étude; les principaux sont:

Le chemin de fer de l'Uelé, partant de Bumba ou de Buta, sur l'Itimbiri;

Le chemin de fer de Pania Mutomba (dernier point du Sankuru, tributaire du Kasaï, lequel est affluent du Lualaba) à Ankoro sur la Luvua, continuant sur Kiambi et Pweto, sur le lac Moero;

Le chemin de fer de Pania Mutombo à Bukama;

Enfin, le chemin de fer du Mayombe qui met en valeur cette riche contrée agricole, part de Boma et dessert 82 kilomètres. Sa prolongation vers le Shiloango, rivière frontière N., est décidée.

Ces lignes principales seront certainement, dans un avenir plus ou moins lointain, complétées et ramifiées de branchements secondaires.

Nous citons pour mémoire, le tracé étudié déjà, de Stanleyville à Mahagi, sur le lac Albert-Nyanza (1120 kilom.); le tracé Mahagi-Redjaf (étudié); le tracé Mahagi, Beni, lac Albert Edouard, Kivu, Tanganyka au N. à Baraka (étudié). Il ne paraît pas cependant qu'aucun de ceux-ci doive recevoir, pour l'instant, un commencement d'exécution.

La « période d'outillage » de la colonie, est donc loin d'être close.

Revenons à la « voie transcongolaise » que nous allons rapidement décrire.

De Kambove à Bukama, le terrain est très mouvementé: les travaux d'établissement de la ligne seront donc difficiles et par conséquent coûteux.

Comme nous l'avons dit, le « Bief supérieur » (de Bukama à Kongolo, longueur 650 kilomètres), est accessible aux unités d'une flottille ne dépassant pas 1m40 de calaison en charge. Ce Bief se divise en plusieurs sections d'inégale importance, au point de vue navigabilité. Un obstacle très sérieux entravait la possibilité de la navigation: le lac Kisalé.

En effet, le Lualaba supérieur, depuis Bukama, présente une largeur, une profondeur et un courant favorables à la navigation. Avant de déboucher dans le lac et à proximité de celui-ci, trois pertuis : le Mwepo-Kayomba, le Kissingila, le Kamongulu, tous les trois profonds, viennent brusquement prendre à la masse d'eau du fleuve, une forte partie de son débit pour la répandre sans utilité dans le lac que le Lualaba doit traverser.

Il en résulte que le fleuve, affaibli par ces trois fortes saignées, ne possède plus la force nécessaire pour reprendre son ancien lit dans le lac, pour y détruire les dépôts que ses eaux ralenties y forment; cet ancien lit existe toujours et, par endroit, il est là, large et profond; à d'autres, des hauts fonds, des végétations de fond et de surface, obstruent la section primitive et rendent la navigation impossible, tout en favorisant de plus en plus la perte d'eau par les pertuis.

Il a donc semblé logique de barrer les trois pertuis, de rendre ainsi au Lualaba sa force première qui lui permettra, en l'aidant de dragages judicieux, de reprendre son cours primitif dans le lac.

Ce travail est accompli aujourd'hui: le Lualaba a retrouvé son thalweg, la profondeur moyenne aux eaux basses est de 4.00 et le lac n'est plus que le régulateur bienfaisant des variations, crues et décrues, du grand fleuve, depuis Bukama jusque Kongolo.

Le balisage du « Bief supérieur » est mené activement. Un vapeur de 125 tonnes, le « Baron Janssens », a remonté ce bief depuis Kongolo jusqu'à Bukama en 67 heures de navigation, avec 100 t. environ de chargement, et l'a redescendu sans incidents. Un vapeur de 250 tonnes est en montage à Kongolo et trois autres unités importantes et de fort tonnage, viendront bientôt compléter la flottille. Depuis bientôt un an, trois canots à vapeur remorqueurs et 24 baleinières sillonnent ce

bief. On peut donc considérer le « Bief supérieur », le dernier et le plus éloigné de l'embouchure du fleuve, comme définitivement outillé et organisé.

Le tronçon ferré de Kongolo à Kindu est complètement terminé, plate-formes à largeur, fossés, talus, ouvrages d'art, et les trains roulent régulièrement.

Ce tronçon, comme terrain, présente des parties mouvementées succédant à de grandes plaines. Les grands alignements de 25, 18, 16, 14, 12 kilomètres, ne sont pas rares. Par contre, les rivières Ganzé et Lufubu, ont demandé, sur les huit kilomètres de leur traversée, 250.000 m³ de terrassements. Les ouvrages d'art sont très nombreux et varient comme longueur de 15 à 125 mètres. Tous ces ouvrages sont en acier comme superstructure, en béton comme maçonneries.

Le « Bief » de 320 kilomètres qui lui succède a été, comme le « Bief supérieur » l'est actuellement, l'objet d'études minutieuses et la ligne de navigation bien déterminée est repérée par balises et bouées: les balises sont placées aux points rocheux et les bouées sur les bancs de sable. Le « Bief » a une largeur qui varie de 800 mètres à 2 kilomètres. Il est armé d'une flottille composée de:

Un sternwheel de 125 t.;

Deux sternwheels de 95 t.;

Un remorqueur;

Trois barges de 70 t. chacune.

Ces unités nous donnent une capacité de transport de 15 à 1600 t. mensuelles, car le voyage aller et retour est court: 60 heures.

Le tronçon ferré de Ponthierville à Stanleyville, traverse un terrain mouvementé; aussi les grands alignements n'y existent guère. Tout au plus, avons-nous un alignement de 4 kilomètres. Cependant le programme imposé a-t-il été ponctuellement suivi et les rampes maxima ne dépassent jamais 20 m/m par mètre, les rayons des courbes ne sont-ils pas supérieurs à 150 mètres. C'est dire que les terrassements ont été assez importants: 8000 m³ *en moyenne par kilomètre.*

Les ouvrages d'art y sont nombreux et généralement importants, surtout comme hauteur .

A Stanleyville commence le « Grand Bief ».

Depuis des années, le « Grand Bief » est livré à la navigation à vapeur. Et cependant, qu'a-t-on fait pour lui? Quelques bouées près de Stanleyville, une ou deux bouées à Sandy Beach, quelques balises et bouées près du mauvais port de Léopoldville. Il a 1800 kilomètres et est la clef de notre colonie, puisque toutes les richesses (bénéfice immédiat) sont accumulées en amont! La ligne de navigation? Chaque capitaine possède à son bord, une soi-disant carte dressée par les capitaines eux-mêmes, alors qu'ils ne peuvent, sans manquer à l'horaire imposé, dépenser en sondages le temps nécessaire et que, d'ailleurs, pour ce genre de travail, leur compétence est fort limitée.

Aujourd'hui, enfin, un service hydrographique s'organise et dans quelques années, nous espérons que la ligne de navigation sera fixée et que les capitaines n'auront plus à chercher leur route dans un fleuve qui a comme largeur de 700 mètres à trente kilomètres.

De nombreux vapeurs de la colonie et des vapeurs de commerce privé sillonnent le « Grand Bief » et desservent les points extrêmes, intermédiaires et les affluents importants. Mais nombreux sont les accidents nécessitant le chômage des vapeurs, ou la perte complète de ceux-ci. Nous le répétons, cette situation changera.

Le port de Léopoldville? C'est un cul-de-sac, à proximité et en amont de chutes: l'eau du fleuve surchargée de sable, vient par un lent contre-courant, au pied des murs de quai et dans les fameux bassins inutiles et coûteux, déposer sables, boues, détritus lourds qu'elle charrie. En amont du port, une pointe dangereuse crée un courant violent capable d'entraîner dans les chutes, un vapeur entrant ou sortant du port! Conçoit-on qu'il faille une sentinelle, le « Kempenaer » pour escorter chaque vapeur opérant son entrée ou sa sortie? C'est un mauvais port, indigne de la colonie.

Aussi un projet existe-t-il et peut-être a-t-il reçu un commencement d'exécution: le port de chargements va être placé à Kinshassa, à quelques kilomètres en amont de Léopoldville; la rive y est rectiligne, les courants et contre-courants suffisants pour laver celle-ci. Quelques pontons flottants, à demeure, serviront, pour l'instant, d'intermédiaires de wagons

à vapeurs, en attendant que ce nouveau port soit outillé convenablement. Plus en amont, le port de Kimpoko semble réunir de précieux avantages.

Le port de Léopoldville sera néanmoins conservé comme port de radoub: il y existe de grandes installations, ateliers, magasins, cales de halage, etc.

Le Chemin de fer du Congo est connu de tous ceux qui se sont occupés de la colonie, de près ou de loin. C'est une œuvre gigantesque et le « goulot forcé » par lequel doivent absolument passer voyageurs et marchandises. Son trafic *à la montée* est très important, 60.000 tonnes, y compris son combustible et son outillage propres. Son tracé est sinueux, sa voie très étroite, ses rampes fortes: l'exploitation en souffre. Dans l'état actuel des choses, il faut rendre hommage à ceux qui assurent la direction, l'organisation et l'entretien du matériel et de la ligne. De grands projets existent pour changer en tout ou en partie les défectuosités actuelles.

Le port de Matadi, port maritime, comme nous l'avons dit, va être considérablement agrandi.

La « voie transcongolaise » de Kambove à Matadi est, comme on le voit, énorme en longueur réelle: 3910 kilomètres. Et bien des observateurs en concluent que cette voie est « trop longue », qu'il en faut une « plus courte » pour transporter du Katanga à la mer les richesses qui y sont en dépôt. Ils comparent les longueurs toutes ferrées des voies aboutissant au Katanga et venant du Sud: Kambove-Cap de Bonne Espérance, 3845 kilom.; Kambove-Beira (Golfe du Mozambique), 2745 kilom.; Kambove-Lobito-Bay (Océan Atlantique), plus de 2000 kilom. à construire. Ils oublient que, la « voie transcongolaise » est *mixte* (voies ferrées, biefs navigables); que le minerais ou le métal, objet des transports, ne s'altère pas, quelque soit le « temps » mis à le transporter; qu'enfin le prix de la tonne kilométrique-fleuve est sensiblement plus bas que la tonne kilométrique-chemin de fer.

Pour comparer, il faut tenir compte de l'avantage immense des biefs navigables et réduire la longueur de ceux-ci par équivalence du coût des dépenses imposées par les kilomètres ferrés.

Des calculs très serrés nous donnent le prix de revient de la

tonne kilométrique-fleuve, égal au $^1/_7$ du prix de la tonne kilométrique ferrée.

Nous sommes donc en droit de conclure que, pour la comparaison, en tenant compte du prix de revient et faisant abstraction de la vitesse, que:

Le « Bief supérieur » de 650 kilom. équivaut à 93 k. v. f.

Le « Bief » de 320 kilom. équivaut à 46 k. v. f.

Le « Grand Bief » de 1800 kilom. équivaut à 257 k. v. f.

Et ainsi, nous trouverons, en additionnant ces derniers nombres, aux longueurs des tronçons, une longueur totale de 1577 kilomètres. Ce nombre *seul*, peut se comparer aux voies concurrentes, *par rapport au prix et faisant abstraction de la vitesse.*

Il y a la surcharge des transbordements nombreux: ceux-ci sont au nombre de 7, y compris la mise sur wagons à Kambove et la mise en cale Matadi. Cette surcharge ne dépassera pas 5 francs par tonne, en total.

On peut donc être certain que la « voie transcongolaise » concurrencera victorieusement les voies du Sud.

Nous n'avons pas parlé, dans cette étude, des bienfaits que, forcément, doit apporter à toute la colonie, cette immense voie de transport naturelle, méthodiquement et techniquement parachevée: ils sont tangibles, cependant, et pour ceux qui ont parcouru le Congo, il y a quelques années, la différence en mieux est visible. Alors qu'il n'existait, par exemple, que 3 ou 4 villages indigènes sur le tronçon ferré qui va de Stanleyville à Ponthierville, aujourd'hui 51 agglomérations s'échelonnent le long de la voie, y font des cultures de rapport: riz, bananes, manioc, patates, etc., et notre travailleur y trouve son compte comme le cultivateur.

Le long du « Bief », par la mise en marche de nos vapeurs, supprimant ainsi les transports par pirogues et pagayeurs, les champs de culture indigènes sont considérables. Et la population se nourrit mieux, devient plus forte tout en produisant un surplus qu'elle vend aux travailleurs, aux passagers blancs et noirs. De même pour le second tronçon des Grands Lacs. L'amélioration est donc certaine dans la zône voisine

de notre voie et ne tardera pas à se produire dans le « Bief supérieur ».

Le travailleur des Grands Lacs est indigène. Il n'eut pas été possible, sans troubler gravement l'état politique des régions traversées, d'amener des noirs étrangers (comme on l'a fait pour le chemin de fer du Congo). Ces travailleurs furent en grande partie, recrutés d'utilité publique; aujourd'hui que ce genre de recrutement est supprimé, tous ont librement et volontairement rengagés. Sans se le dire peut-être, ils comprennent les avantages de leurs maisons spacieuses, de l'utilité des soins médicaux, de la nourriture saine, de la discipline, du travail régulier et méthodique, tout ceci dû au contact du blanc. L'école professionnelle des chemins de fer est admirable au point de vue des résultats dont elle fait profiter la race noire.

Alors que l'indigène nous arrive craintif, peu débrouillard, d'une misère physique et morale déplorable, sans hygiène, sans prévoyance, en quelques mois il se transforme: il se loge convenablement, s'habille; le travail et la nourriture lui font des muscles, l'attitude est ferme, le regard droit, la démarche souple et souvent élégante; c'est un autre homme et de la guenille humaine qu'il était jadis, il ne reste même plus le souvenir.

Nous sommes de ceux qui, sincèrement, regrettent la décision prise par le « Conseil colonial »: d'un trait de plume, celui-ci a supprimé le « travail d'utilité publique » que, vocable exagéré, on avait coutume d'appeler « travail forcé ».

Que l'on aît, pour les impôts récoltés en forêt, fait cesser ce genre de travail, nous y applaudissons de tout cœur: il donnait lieu à des exagérations, à des abus scandaleux et d'ailleurs, par lui-même, ne pouvait en rien améliorer la race.

Mais que l'on ait, du même coup, défendu le recrutement forcé pour les travaux publics, nous ne le comprendrons jamais! Ce n'est pas, évidemment, que nous parlions au point de vue de notre intérêt personnel de constructeur recherchant la main-d'œuvre; au contraire, quelque vingt ans d'Afrique nous permettent de parler d'expérience et d'affirmer que nous avons appris à aimer, à estimer la race noire. Il faut avoir vu ce que sont les villages indigènes, sales pour la plupart, dans des conditions déplorables de salubrité, d'emplacement,

d'hygiène, aux habitations basses et sans air, pleines de fumée et d'odeurs repoussantes ; il faut avoir vu l'indigène vivre, mangeant des viandes avariées, buvant l'eau croupie des marais au milieu de déjections de toutes sortes, comptant sur le festin dont le meurtre ou le combat prochain fournira les frais! Et des maladies étranges, rendues plus contagieuses encore par la cohabitation, viennent ajouter leur « cortège d'horreurs et de misères ». Ce scandaleux état social, croyez-vous qu'ils veuillent en sortir? Non, ils n'en connaissent pas d'autre!

Il faut donc les y obliger; nous plaiderons toujours la cause de « tutelle », mais de tutelle pleine d'humanité, de ferme douceur, sans abus de celui qui l'applique, tel que celle que l'enfant européen nécessite. Et le primitif n'est qu'un enfant. Tout abus est répréhensible et doit être sévèrement puni. Nous avons pour ce faire une magistrature soupçonneuse et qui veille, active et indépendante. Du pauvre être qu'est le noir, faites un homme solide, vigoureux, discipliné par le travail; l'enfant dont il sera le père, naîtra sain et deviendra apte à recevoir éducation et instruction.

Mais, nous dira-t-on, et l'impôt en argent? Ne forcera-t-il pas le noir à conquérir les qualités d'ordre, de méthode, de prévoyance qui lui manquent? Allons donc! L'impôt actuel est trop faible pour donner un résultat quelconque dans cet ordre d'idées: l'indigène travaille une semaine seulement pour en payer cinquante-deux! Le percepteur ne peut connaître les « moyens » que le nègre a employés pour payer ses impôts.

Par la liberté pleine et entière qu'on donne maintenant aux noirs, liberté dont ils ne savent pas se servir, liberté bien plus grande que celle dont jouissent les sociétés civilisées, on les rejette brutalement dans la plus complète barbarie.

Chez eux, la maladie du sommeil fera moins de ravages, on peut en être sûr, que la « Liberté » si généreusement accordée par des Européens, admirables théoriciens qui ont parfaitement compris que le noir était un être, mais ont complètement perdu de vue que cet être était différent parce qu'il est dans un milieu différent, milieu d'ailleurs ignoré totalement ou mal observé de la plupart d'entre eux.

Aug. Adam.

II

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU KATANGA

Un des événements les plus importants pour le développement économique du Sud de notre colonie en général, et pour le Haut Katanga en particulier, et qui cependant a passé presque inaperçu, a été la construction rapide et l'achèvement, au 1er janvier 1911, du chemin de fer du Katanga.

L'accès rapide et aisé du Katanga ne pouvait être réalisé en peu de temps que par la route venant du Sud, soit qu'on suivît la voie du Cap de Bonne Espérance, par Capetown, Johannesburg, Bulawayo, soit qu'on prît la voie de l'Est portugais, par Beira, Umtali, Bulawayo, point de jonction des deux routes qui remontent alors vers le Nord par Bulawayo, Victoria falls, Livingstone, Kalomo et Broken Hill.

Cette route partant de Capetown vers l'Afrique centrale, continuait le rêve de Cecil Rhodes, de percer les Etats d'Afrique d'une voie ferrée avançant progressivement vers le Nord, jusqu'à donner la main aux réseaux d'Egypte et du Soudan, s'avançant vers le Sud.

Une partie de ce programme était réalisée le 11 décembre 1909, quand les Anglais fêtaient à la frontière du Katanga et de la Rhodésie, l'achèvement du réseau Sud africain, qui ne comportait pas moins de 1462 milles par la voie de Beira et en avait 2147 par la voie de Capetown.

Les travaux, sur le terrain du Katanga, ont commencé en novembre 1909, mais les premières reconnaissances, les études de la ligne et l'implantation définitive des tracés, avaient

déjà été entamées depuis le mois de mai de la même année.

Au point de vue patriotique, il eût été désirable que le Katanga pût être ouvert par une route traversant notre colonie sans devenir tributaire de pays et de ports étrangers; mais étant donné le peu de moyens de communications dont nous étions possesseurs, vu l'éloignement de cette province du Congo, et en considération de l'urgence de débloquer la région minière et de nous assurer l'introduction de l'outillage industriel et agricole nécessaire à une mise en valeur, à brève échéance, des richesses découvertes dans ce coin inaccessible, on a été obligé d'adopter la voie de pénétration la plus avancée vers notre colonie, et cette voie, qu'on avait inaugurée récemment, était la ligne de Broken-Hill à la frontière du Katanga, par le Sud.

Depuis la frontière, ligne de partage des eaux du Congo et du Zambèze, jusqu'à Elisabethville, la voie ferrée belge comporte une longueur de 254 kilomètres. Un branchement de 12 kilomètres joint la gare d'Elisabethville à la mine de l'Etoile du Congo; un autre branchement bifurque au kil. 259 pour, en 2 kilomètres, réunir les installations de la fonderie de la Lubumbashi, à la voie principale; enfin un troisième branchement quitte au kil. 229 à la gare de Mikola et s'enfonce sur six kilomètres, dans la forêt pour atteindre un « Kopjes » de calcaire, dont la fonderie de l'union minière avait besoin, comme fondant pour ses minerais de cuivre.

Ainsi que je le signalais plus haut, les travaux proprement dits commencèrent en novembre 1909, et en octobre 1910, la locomotive avait atteint la mine de l'Etoile du Congo; on ouvrait la ligne le 1er novembre à l'exploitation provisoire, et l'on pouvait considérer comme totalement achevée, en 12 mois, cette nouvelle artère de notre vitalité coloniale.

Ce délai de construction si court, incroyable, quasi stupéfiant, est-il le résultat d'une technique spéciale, de moyens ou de procédés inconnus jusqu'à ce jour? est-il dû à une facilité excessive de construction? l'allure du terrain n'offrait-elle aucune difficulté?

Ces résultats peuvent être attribués à la combinaison d'une suite de circonstances heureuses, jointe à une longue routine dans la construction des chemins de fer, à une maîtrise indis-

cutable d'organisation qu'il est intéressant d'étudier et de disséquer.

Lorsque l'ouverture du Katanga a été jugée nécessaire et que la construction d'une voie de pénétration a été résolue, le personnel technique belge y était nul. Les Belges ne pouvaient songer à construire la ligne par leurs seuls efforts, attendu qu'ils étaient tributaires des lignes d'accès en Rhodésie, dont les principales et sur plusieurs centaines de kilomètres, étaient encore entre les mains des constructeurs.

Il fut donc jugé nécessaire de confier la construction de notre ligne, qui n'était au surplus que la prolongation de la leur, à MM. Pauling et Co, déjà constructeurs, à cette époque, de plusieurs milliers de milles de voie ferrée dans les colonies du Cap, au Mozambique, au Transvaal et enfin en Rhodésie, où le Gouvernement n'avait pas encore repris la ligne qu'ils venaient d'y construire, atteignant la frontière du Katanga.

Un personnel européen ayant l'expérience des travaux de ce genre en Afrique du Sud, jointe à des capacités d'organisation très sincères, ont donné à cette firme, une réputation peu commune et on ne peut nier qu'au loin, où les moyens de communication sont si difficiles, où les transports, habituellement par porteurs, sont si pénibles, le programme de construire rapidement, même superficiellement et quelque peu négligemment, quitte à perfectionner dans la suite, est une solution avantageuse et une politique économique peut-être recommandable, selon les circonstances, plutôt que de faire des travaux gigantesques, avec un soin méticuleux, un fignolage déplacé, où chaque partie est soumise à un examen scrupuleux, mais mal en harmonie avec la brutalité et la rusticité de la région et souvent peu appropriée aux exigences du moment.

Cependant, il ne faut pas en déduire que tout travail peut être mené de la même façon et il est des points fondamentaux qui, faits sommairement, sont préjudiciables aux intérêts des Compagnies.

Entre autres, il est de toute nécessité que les études soient bien faites, que le tracé soit colloqué à sa place propre. L'étude d'une ligne de chemin de fer, dans un pays neuf, dont aucune carte, même succincte n'a été dressée, offre un problème assez

ardu, surtout lorsque, ainsi qu'au Katanga, toute la région est boisée, fortement boisée et où des arbres rabougris et des grandes herbes interceptent la vue à 50 mètres de distance.

Les quelques croquis cartographiques que l'on possédait alors ne fournissaient que de très vagues renseignements et ce fut au niveau et au théodolite que les ingénieurs cherchèrent la route à travers ces broussailles sauvages.

Le tachéomètre est l'instrument le plus parfait, et la tachéométrie la méthode la plus exacte pour l'étude d'une ligne. Cette méthode n'était pas en usage dans les équipes d'arpentage et c'est par tâtonnement que l'implantation de l'axe a été fait; il eût été désirable que le levé tachéométrique, étendu et détaillé, donnât d'abord, avant le commencement des terrassements, la solution immuable désirée.

Le plan tachéométrique expose le relief du terrain et on y trace sans discussion la ligne à construire, tandis que la méthode du théodolite et du niveau laisse l'impression du tâtonnement; si le tracé a chance d'être bon, il n'affirme pas qu'il soit le seul ni le meilleur à choisir.

Le tracé du chemin de fer du Katanga avait quelques points obligés, qui limitaient les divagations : d'abord l'obligation qu'après avoir franchi la frontière, la ligne, en pénétrant dans le bassin du Congo, devait y rester et être, si on suivait la ligne de partage des eaux, au moins à une centaine de mètres de la frontière et dans le bassin du Congo.

On a suivi la frontière, dans ces conditions, sur plus de 200 kilomètres, et le terrain n'offrait sur tout ce parcours presqu'aucune difficulté. Cependant, les monts Mokambo, au kilomètre 65 et les monts Kasumbalisa, au kil. 150, assis franchement sur la crête de la ligne de partage des eaux, obligèrent les études à faire décrire à la ligne de multiples détours : au mont Mokambo, pour franchir la hauteur, en un col situé en territoire congolais et au Kasumbalisa, pour contourner le pied de la montagne et les ravins qui y prenaient leur origine.

Ces nombreux détours laissent l'impression que la solution vraie n'a pas été trouvée, surtout pour l'Afrique où le prix du matériel fixe a une importance si grande, par suite de la valeur sur place provenant des frais de transports.

En maints endroits en effet, on peut soupçonner que des

terrassements, un peu plus élevés et en ligne droite, eussent été préférables aux nombreuses courbes torturant le tracé, et où chaque monticule ou chaque dépression donnait prétexte à allongement de la ligne.

Mais la question de rapidité d'exécution primait toute question d'art ou d'économie. L'objectif était d'atteindre l'Etoile avant janvier 1911 et ce plan a été réalisé.

Les rampes furent établies avec un maximum qui ne dépassa pas 0.0125 par mètre et les rayons des courbes ne furent pas inférieurs à 200 mètres.

Les paliers entre deux déclivités de sens contraire, restaient au minimum de 50 mètres ainsi que les alignements entre courbe et contre-courbe.

Dans de telles conditions de terrain, où les accidents et les mouvements étaient peu nombreux et où les vallées n'étaient pas trop capricieuses, l'avant-projet a permis d'épouser la surface de très près; c'est pourquoi on est parvenu, sur la plus grande partie du parcours, à ne faire qu'un grattage du sol, après en avoir opéré le déboisement; l'on peut dire que le rail est quasi posé sur le sol naturel.

L'opération du déboisage se faisait par les moyens ordinaires: la hache indigène, la cognée européenne et le feu. Les gros troncs d'arbres tombaient aussi vite sous les coups des haches indigènes que sous ceux des lourdes cognées, mais l'avantage restait aux outils indigènes pour les arbres de petite dimension.

La hache indigène est un simple tranchant en fer, long d'une quinzaine de centimètres, large de 3 à 4 centimètres et épais de 2 centimètres, de forme légèrement pyramidale, enchassé dans un manche de préférence fait d'une racine ou du nœud d'une branche où la solidité est la plus forte; un trou fait au feu est pratiqué dans la partie la plus noueuse et le fer y est enchassé.

Lorsque les arbres sont abattus, ils sont débités en tronçons de 2 mètres environ et branchages, feuillages et troncs, sont transportés aux extrémités latérales des emprises.

Les emprises déboisées ont environ 15 mètres de largeur soit 5 mètres à droite de l'axe et 10 mètres à gauche. La plateforme a une largeur de 3 mètres.

Les terrassements, toujours réduits à leur plus simple expression, étaient construits à la tâche par des sous-entrepreneurs, dirigeant des équipes d'indigènes. Les emprises, pour les remblais, étaient prises latéralement et à proximité des travaux. Un simple jet de pelle permettait l'amoncellement. Une équipe spéciale s'occupait du réglage.

Pour la traversée de ravins profonds, les remblais ont atteint cependant des hauteurs assez fortes, mais de longueur assez restreinte. Ainsi, au kil. 75, on trouve un remblai de 8 mètres de haut, au kil. 169 un remblai de 5 mètres; naturellement les terrassements furent exécutés par charrois en chemins de fer Decauville.

Les remblais sont construits sans solution de continuité pour les petits ouvrages d'art à intercaler dans la plate-forme, et on n'a ménagé des ouvertures que dans le cas d'ouvrages importants, tels des buses à placer dans des remblais très hauts, ou des ponts sur des rivières importantes; mais dans ces cas, on a construit des variantes le long des emplacements de la voie définitive et établi des voies provisoires de façon à toujours marcher de l'avant avec la pose du rail.

Les petites buses, dalots, aqueducs ouverts, étaient faits selon la nécessité, après la pose du rail et lorsque, au moyen de trains de service, on avait rendu les approvisionnements de matériaux aisés. Des trains de briques, ciment, sable, distribuaient les matériaux aux endroits convenables et en quantité bien établie, ainsi que des réservoirs avec l'eau nécessaire pour les travaux et la consommation du personnel entrepreneur, blanc et noir.

Les ouvrages d'art étaient réduits à 3 types: les ponts à travées métalliques, les aqueducs ouverts et les buses métalliques.

Pour les ponts à travées métalliques, les culées furent faites en béton. Certes, un pont en belle pierre de taille aurait eu plus d'aspect, mais la taille de la pierre eût pris un temps précieux ainsi que la pose méticuleuse des assises, tandis que le béton, il est vrai d'aspect plus fruste, s'édifie avec une rapidité remarquable et sans avoir recours à des hommes de métier ni à des professionnels fort experts et de grande valeur.

Les travées métalliques sont toujours montées à proximité de l'ouvrage, puis rippées sur le rail; on y boulonne des guides et des patins, et une locomotive vient pousser le pont pour sa mise en place.

C'est ainsi que le pont de 30 mètres d'ouverture établi sur la Kafubu, au kil. 219, a été lancé en glissant sur les rails préalablement bien graissés, sur une longueur de 150 mètres, et que la mise en place n'a demandé qu'une heure et demie.

Les aqueducs ouverts sont également établis en béton. Les têtes des buses métalliques sont en briques.

La pose de la voie fut un des organismes de l'entreprise considéré comme des plus remarquables et admiré à juste titre par tous les voyageurs qui eurent la bonne fortune d'assister à ce travail.

Les rails pèsent 30 kilog. par mètre courant, les traverses métalliques 31 kilog. la pièce; on mettait 12 traverses par longueur de rail (10m05). Le rail est maintenu à la traverse par son patin s'engageant dans une griffe et y est fixé au moyen d'une clavette coinçant le patin et la griffe.

En alignement, les clavettes sont placées à l'extérieur de la file de rail et donnent ainsi l'écartement normal de 3'6; en courbe, pour obtenir une surlargeur d'écartement, on place les clavettes à l'intérieur.

La pose de la voie a été faite par entreprise, avec paiement d'une prime par fraction de mille pour un avancement supérieur à 1 mille par jour. Le spécialiste qui s'est occupé de ce travail pour le chemin de fer du Katanga, avait fait durant les 16 dernières années, la pose des principaux chemins de fer de la Rhodésie et des Etats Sud Africains. Il avait pour le seconder un personnel de surveillants européens d'une quinzaine d'individus et des équipes de travailleurs indigènes au nombre de 350.

L'ordonnance et la précision des manœuvres démontraient la grande expérience et l'habileté du chef de l'entreprise.

Les trains étaient formés de façon à ce qu'en les refoulant au bout de la ligne, les wagons d'extrémité continssent les traverses, puis venaient les wagons contenant les rails, enfin, près de la locomotive, le wagon de boulons, éclisses, rondelles, clavettes, etc.

Une équipe à droite du train et une équipe à gauche recevaient des déchargeurs, pièce par pièce, les traverses que ses hommes avaient pour mission de porter à l'avancement, à une cinquantaine de mètres, au plus, sur la plate-forme où deux ouvriers noirs, munis d'une chaîne à fiche étalonnée, indiquaient la place exacte pour conserver la distance de 0m84 d'écartement des traverses et d'un coup de pince, les mettaient en place systématiquement.

Après la distribution sur la plate-forme, les porteurs de traverses retournaient reprendre une nouvelle charge en cheminant par l'extérieur des files de travailleurs, afin de ne pas entraver la marche de leurs collègues.

Sur une colonne parallèle et le long des wagons venait l'équipe des porteurs de rails; des équipes de 20 porteurs saisissaient le rail sur l'épaule, les portaient bout à bout en les déposant sur les traverses déjà mises en place. Là ils étaient repris par une équipe spéciale qui lui faisait faire quartier afin d'engager le patin dans les encoches des traverses, puis d'un coup brusque, il était redressé, un coup de maillet sur la tête le faisait glisser de manière à ménager l'épaisseur du joint et immédiatement après, deux hommes s'occupaient de la pose des éclisses en les fixant au moyen de deux boulons posés sommairement; on posait deux autres boulons ultérieurement. Lorsque 2 ou 3 longueurs de rails étaient terminées, la locomotive refoulait les wagons de matériel sur la voie fraîchement faite, afin de diminuer toujours le plus possible le transport à dos d'hommes.

Les clavettes n'étaient placées aussi qu'ultérieurement.

Dans toute la colonie du Cap, la pose du rail a été faite à joints brouillés. Au Katanga, elle a été faite à joints d'équerre pour suivre les règles établies dans nos chemins de fer, mais il est à remarquer que les voies à joints brouillés, en courbes, maintiennent mieux leur courbure; l'entretien en est plus facile, le roulement du train y est plus élastique.

Cette façon méthodique et bien ordonnée permettait l'avancement de 3 kilomètres et même 3 kilomètres et demi de pose par jour.

Le ballastage ne suivit pas immédiatement la pose et durant la saison sèche, on a roulé 2 et 3 mois sur la voie non ballastée.

Le ballaste a été pris le long de la voie, où de distance en distance on a ouvert des tranchées dans des terrains sabloneux et graveleux.

Le ballastage n'a été fait en pierre concassée que sur une très petite partie du parcours et souvent, lorsque les ballastières ne pouvaient être ouvertes à des distances assez rapprochées, le bourrage a été effectué avec de la terre ordinaire, souvent même sablo-argileuse.

Les ingénieurs anglais prétendent que lors de l'emploi de traverses métalliques, la terre a de meilleurs effets de stabilité que la pierre cassée, car sur les aspérités des cassures de pierres, les traverses glissent et se déplacent, rendant l'entretien onéreux, tandis qu'une fois bien encastrée dans l'argile, la voie métallique ne bouge que fort peu.

A première vue, cette objection semble bien fondée; cependant, on peut constater que, dans la terre, la voie perd de son élasticité, et l'expérience a prouvé que durant la saison des pluies, le dessous des traverses forme une cuvette où le passage des trains délaie l'argile par le mouvement et forme un cloaque préjudiciable à la sécurité.

Au surplus, durant les pluies torrentielles qui tombent sur la région depuis le mois de novembre jusqu'au mois d'avril, il est indiscutable que l'on doit rechercher un ballast permettant un écoulement rapide des eaux et un drainage quasi instantané de la plate-forme.

Dans la section depuis Broken-Hill à la frontière et dans celle de la frontière à Elisabethville, les bâtiments des stations ont été construits en bois et en tôles ondulées; l'extension que le trafic pouvait prendre et les développements que comporteraient certaines gares étaient inconnus au moment de la construction. La mesure d'édifier des stations en matériaux démontables et réemployables est parfaitement judicieuse. Cependant le mode de construire en bois, n'est pas à préconiser au Katanga, pour diverses raisons.

La chaleur y est forte durant le mois d'octobre jusqu'en mars et les parois en tôle conservent la haute température du jour durant de nombreuses heures de la nuit, rendant le sommeil pénible; par contre, durant les mois de juin, juillet et août, quand la température tombe souvent à zéro durant

la nuit, les froids et la brise glacée rendent l'intérieur difficilement supportable: il est imprudent dans les habitations en bois de faire usage de fourneaux de chauffage ou de brasiers.

Un ennemi terrible et avec lequel il faut aussi compter, est la termite. Malgré toutes les précautions qu'on puisse prendre, durant la saison des pluies, l'activité de ces nuisibles insectes est telle que la plus scrupuleuse surveillance ne parvient pas toujours à faire découvrir leur envahissement, dans les poteaux de soutiens, les montants des charpentes ou les planches des cloisons et des planchers. Les habitations en briques ont de sérieux avantages: fraîcheur, sécurité, confort.

En briques ont été construites les maisonnettes pour les cantonniers, espacées sur la ligne l'une de l'autre, de 15 kilomètres. Ces maisons ont deux places de 4 m. × 4 m. et deux petites dépendances. Mais si elles ont été à la vérité édifiées en briques, il faut aussi dire que le mortier n'est qu'un mélange d'eau et d'argile. Ces maçonneries sont assez solides et durables lorsque l'on prend soin de faire une solution de continuité à une certaine élévation du sol en intercalant une feuille de fer blanc ou une tôle de zinc pour empêcher la pénétration des termites et aussi en faisant un bon rejointoiement au ciment.

Sans ces précautions, les termites envahissent les interstices de la maçonnerie et montent ainsi jusque dans la toiture qui bientôt sera réduite en miettes.

Le goudron et le pétrole sont deux ennemis mortels de la termite.

Il est à souhaiter que pour les constructions futures on emploie de la chaux pour faire le mortier et que l'on construise des fours, car le calcaire ne fait pas défaut au Katanga.

La pose de la ligne télégraphique suit la pose du rail. Les poteaux sont en fonte et placés à 80 m. de distance, le fil est en zinc galvanisé, les isoloirs en porcelaine, du type ordinaire. Chaque poteau est muni d'un paratonnerre.

Durant la saison des pluies, les pertes de courant sont nombreuses par suite de la pousse rapide des herbes, liserons et lianes, grimpant le long des poteaux et le long des fils. Une surveillance et un entretien continu sont nécessaires.

Dans diverses colonies anglaises, ou protectorats, j'ai pu constater que le réseau télégraphique était poussé toujours avec beaucoup de vigueur, comme premier échelon de la pénétration pacifique, et que le service télégraphique gouververnemental, moyennant une rétribution minime, lançait les nouvelles du monde entier, dans les postes les plus reculés et au profit des agents, même subalternes, des colonies anglaises. Cette mesure est louable, elle ne laisse pas les agents et les intéressés dans une aussi grande ignorance de ce qui se passe de par le monde. Une mesure identique serait fort appréciée au Congo Belge.

Les réservoirs d'alimentation sont en bois d'une capacité de 15.000 litres et sont placés généralement aux gares. Cependant, les prises d'eau, par suite de l'emplacement de la ligne, presque toujours rapprochée de la ligne de faîte, sont en contrebas et l'eau doit être refoulée à une distance de 1 à 2 kilomètres et à une hauteur souvent de 25 à 30 mètres.

A Elisabethville, cette hauteur atteint même 45 mètres.

L'action du soleil sur les réservoirs en bois, alternant avec la fraîcheur de la nuit, cause un préjudice considérable; ils se fendent, se disjoignent, etc.; des réservoirs en tôles seraient à préconiser.

Nous avons rapidement passé en revue les diverses phases de la construction du chemin de fer du Katanga, pour démontrer que rien, dans cette édification, n'était étranger aux connaissances et à la pratique habituelles et que la grande rapidité de sa construction a eu pour cause surtout la facilité du terrain et l'organisation des services.

Le personnel de l'entreprise Pauling comportait un ingénieur en chef qui avait toute la responsabilité de l'entreprise et pleins pouvoirs.

Il avait sous ses ordres un adjoint pour l'infrastructure et un autre pour la superstructure.

L'adjoint de l'infrastructure distribuait à des sous-entrepreneurs, à de petits tâcherons, des lots de coupée de bois, de défrichements, de terrassements, variant de 2 à 10 kilomètres, suivant la main-d'œuvre apportée par le sous-contractant

L'adjoint de la superstructure s'adressait également à des sous-entrepreneurs pour ses travaux.

Les contrats étaient verbaux et jamais écrits.

A côté du service de la construction réduit, on le voit, à sa plus simple expression, marchait un service d'approvisionnements et un magasin de vivres qui lui-même était une entreprise quasi privée; car, bien que organisé par Pauling, il était pris à l'entreprise, par un employé de confiance.

La région parcourue actuellement par le chemin de fer, était pauvre et presque déserte, et la difficulté de recrutement de porteurs, reste encore gravée dans la mémoire de tous ceux qui durent franchir à pied la distance depuis Sakania jusqu'à Elisabethville.

Ce voyage qui, aujourd'hui, prend 12 heures, prenait alors 10 jours.

Nous assistons à cette transformation du pays; nous voyons affluer les étrangers, les voyageurs qui tous s'écoulent vers diverses directions lorsqu'ils atteignent le bout du rail.

La ligne vers Kambove est en construction et sera poursuivie vers Bukama avec une célérité digne de ses débuts. Mais, si l'on construit si facilement une grande ligne centrale, qui traversera la région minière, ne serait-il pas de bonne politique d'envisager, dès maintenant, la construction rapide d'un réseau de chemins de fer secondaires?

La région du chemin de fer est presque stérile: les zones du Luapula, Moero, Lualaba, Lufu et tant d'autres, sont riches en denrées alimentaires et en mines. Ne devrait-on pas pousser les entreprises particulières à étudier un réseau de chemins de fer qui desservirait les bandes latérales, qui ravitaillerait le centre des efforts miniers et les abords de la grande voie de pénétration transcongolaise?

Et dans cet ordre d'idées, ne semble-t-il pas logique aussi de pousser plus avant le projet d'un réseau général, car l'Etat Indépendant du Congo a entrepris, depuis et durant de nombreuses années, la construction de routes, devant relier des grands centres de production, et que les autos, sur lesquels on fondait les plus grands espoirs, devaient mettre en valeur. On a donc construit des routes, et les kilomètres s'ajoutaient aux kilomètres et beaucoup de routes furent commencées et

restèrent plus ou moins achevées; d'autres furent seulement étudiées; enfin d'autres, aussi inutiles que les premières, furent abandonnées parce que les autos n'ont pas répondu à l'attente.

Mais, ce que les autos n'ont pu faire, des chemins de fer monorails ou birails à voies étroites, le pourront.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître que les voies de communication doivent se multiplier. Si, d'un côté, on recule devant les grands frais d'établissement d'un chemin de fer, ne pourrait-on pas tirer profit des dépenses déjà faites depuis tant d'années pour les routes d'autos et mettre en valeur tous ces travaux qu'on peut considérer comme perdus et inutilisés à l'heure actuelle?

Une voie légère et un matériel léger circulant sur ces travaux abandonnés, auraient vite rendus la vie à bien des zones qui ne demandent pour rapporter et concourir à la prospérité des masses, que des moyens de communication.

Eug. Slosse.

CHAPITRE VII

Immigration

Son Organisation actuelle. - Résultats obtenus

Possédant une province telle que le Katanga où le blanc s'acclimate dans de bonnes conditions, il était naturel que la Belgique songeat à faire occuper ses territoires nouveaux par des Belges.

N'est-il pas du plus grand intérêt pour l'avenir de notre race, que celle-ci se trouve représentée *en notre colonie* par des éléments assez nombreux pour imprimer à ces régions un caractère national bien accusé ?

Au début, nos compatriotes n'ont guère pensé à immigrer au Katanga. Peut-on les en blâmer ? Je ne le crois pas. Il n'y avait alors là bas, ni voies de communications rapides, ni administration bien établie, ni centre en plein développement. Ce qui manquait surtout c'étaient *les renseignements précis* concernant le pays. Les circonstances ont changé depuis et la question de l'immigration a pris pour nous une importance capitale, principalement à cause de l'afflux énorme d'étrangers fixés depuis peu aux environs d'Elisabethville, donc en territoire congolais.

* * *

D'une manière générale on peut dire que tout belge, et même tout étranger est libre, s'il le désire et s'il en a les moyens, d'immigrer au Katanga.

Néanmoins cette faculté — on en comprendra aisément les raisons — est soumise à certaines lois de police.

« Lors de son arrivée au Congo, tout immigrant [1] non » indigène est tenu de se faire immatriculer, lui et toutes les » personnes qui l'accompagnent, dans les six jours de son » arrivée, au poste le plus voisin de la frontière. »

« Il faut, pour obtenir cette immatriculation, justifier de » plusieurs conditions, établir son identité, etc..., [2] faute » de quoi, *l'entrée de la colonie peut être refusée.* »

» Tout immigrant avant son immatriculation peut être ren- » voyé du territoire, ou recevoir défense d'y pénétrer :

» 1° S'il est poursuivi ou a été condamné hors de la colonie » pour les infractions qui, en vertu d'une convention quel- » conque, donnent lieu à l'extradition du territoire congolais.

» 2° S'il n'est pas en possession des moyens d'existence » nécessaires pour ne pas tomber à charge de la bienfaisance » publique [3].

» 3° S'il ne jouit pas de la plénitude de ses facultés mentales » ou s'il est atteint d'une maladie contagieuse.

» 4° S'il vit d'une manière quelconque de la prostitution.

» 5° Si sa présence compromet ou menace de compromettre » l'ordre public [4].

Au surplus, le desservant du bureau d'immatriculation s'abstient de toute vérification sur la production d'un laissez-passer, délivré par l'Administration à Bruxelles et valable pour un an à dater de sa délivrance.

Telles sont les prescriptions émanant du Ministère des Colonies ou, plus exactement, du bureau de l'Immigration y annexé qui, récemment reconstitué sur des bases nouvelles, répond entièrement aujourd'hui aux nécessités présentes.

[1] On considère comme immigrant, quiconque n'est pas né ou ne descend pas d'une personne née sur le territoire de la colonie, ou n'y a pas résidé pendant cinq ans avec séjour continu de deux ans.

[2] Guide sommaire du belge au Katanga, n° 1, page 52.

[3] L'immigrant doit être en possession de 500 francs au moins, ou avoir conclu avec un non indigène immatriculé et résidant dans la colonie, un contrat de travail pour une durée minima de trois mois.

[4] « Renseignements à l'usage des colons et des commerçants désireux de s'établir au Katanga », 3e édition, page 38.

* * *

Le Ministère ne s'est pas contenté d'édicter les mesures d'ordre public énumérées plus haut : il a tenu au contraire à faciliter, au moyen de véritables « *primes à l'immigration* », l'établissement de nos artisans, ouvriers et agriculteurs dans les régions les plus saines de nos possessions africaines.

Les colons désireux d'immigrer au Katanga *peuvent obtenir* du Gouvernement, (mais n'oublions jamais que c'est une faveur) les réductions et avantages énumérés ci-après :

1° Une indemnité partielle de voyage laissée à l'appréciation de M. le Ministre des Colonies, voyage en 2e classe à bord des paquebots et sur les trains;

ou bien :

la gratuité du voyage, s'il s'agit d'ouvriers belges qui peuvent trouver immédiatement du travail au Katanga (1).

La gratuité comprend :

A. Gratuité du voyage en 3e classe à bord des paquebots d'Anvers à Capetown (2).

B. Gratuité du voyage en 2e classe sur les trains de Capetown à Elisabethville;

C. Gratuité de transport de 200 kilogrammes de bagages d'Anvers à Elisabethville; quelquefois, en sus, gratuité de transport d'une certaine quantité de marchandises fixée par le Ministère des Colonies. Les bagages doivent consister en vêtements, ustensiles de ménage et outils.

D. Indemnité de 200 francs pour menus frais à bord des paquebots et sur les trains.

E. Séjour gratuit pendant trente jours à Elisabethville (nourriture et logement). Passé ce délai, le colon doit subvenir à ses besoins.

Si le colon est accompagné de sa femme et de ses enfants, il leur est accordé les mêmes avantages.

Pour bénéficier de ces faveurs, les colons doivent réunir les conditions suivantes :

1° Etre Belge.

(1) Les artisans recherchés actuellement sont en général tous ceux exerçant un métier se rattachant à l'industrie du bâtiment, principalement les maçons. Les salaires varient suivant que la demande de main d'œuvre est plus ou moins forte. En mai 1911, les ouvriers habiles gagnaient jusqu'à 25 francs par jour. Ces appointements et ces salaires sont en rapport avec le coût de la vie, qui est élevé.

(2) On se demande pourquoi le prix du billet de chemin de fer depuis leur résidence jusqu'à Anvers, n'est pas remboursé aux immigrants et à leur famille.

2° Etre âgé de 21 ans accomplis.

3° Avoir des ressources personnelles suffisantes (500 francs en espèces au minimum ou avoir un contrat de louage d'ouvrage souscrit par un non-indigène résidant au Katanga).

4° Etre exempt de toute infirmité.

5° Etre de bonne vie et mœurs.

La femme et les enfants ne sont soumis qu'aux dernières conditions.

La demande d'indemnité doit être adressée à M. le Ministre des Colonies. A la réception de la requête, le Ministre des Colonies envoie un formulaire (1) à renvoyer dûment rempli, accompagné des pièces suivantes:

1° Un extrait de l'acte de naissance.

2° Un certificat de vie.

3° Un certificat médical constatant l'état de santé et autorisant le séjour dans les pays tropicaux.

4° Un extrait de bonne vie et mœurs.

5° Un acte de l'Etat Civil ou de naturalisation établissant la qualité du citoyen belge.

6° Des certificats d'aptitude professionnelle.

7° Deux photographies format abonnement de chemin de fer.

8° Un certificat de milice.

9° Consentement de la femme avec signature légalisée, si le mari émigre seul.

S'il est accompagné de sa femme et de ses enfants, le colon, outre ces pièces, doit fournir (2):

A. — Pour sa femme:

1° Un extrait de l'acte de naissance.

2° Un certificat de vie.

3° Un certificat médical constatant l'état de santé et autorisant le séjour dans les pays tropicaux.

4° Un extrait de bonne vie et mœurs.

---

(1) Voir p. 117 à 120.

(2) Remarquez que la Ligue coloniale belge exige en plus:

A. Un certificat établissant la date de la dernière revaccination.

B. Un certificat de domicile.

C. Un extrait de l'acte de mariage pour chaque personne mariée.

D. Un extrait de l'acte de divorce ou de séparation pour chaque personne divorcée ou séparée.

E. Un extrait de l'acte de mariage et de décès de l'épouse, pour toute personne veuve.

F. La justification d'un capital de 500 frs à exhiber au Ministère des Colonies avant le départ.

G. La désignation d'un mandataire.

B. — Pour chacun de ses enfants de moins de 21 ans:

1° Un extrait de l'acte de naissance.
2° Un certificat de vie.
3° Un certificat médical constatant l'état de santé et autorisant le séjour dans les pays tropicaux.

C. — Pour chacun de ses enfants de plus de 21 ans.

1° Un extrait de l'acte de naissance.
2° Un certificat de vie.
3° Un certificat médical constatant l'état de santé et autorisant le séjour dans les pays tropicaux.
4° Un extrait de bonne vie et mœurs.

Il est accordé également par les chemins de fer Sud-africains, à l'intervention du Gouvernement, des réductions et avantages pour le voyage jusqu'à Sakania, aux colons agricoles se rendant au Katanga pour la première fois pour y prendre possession d'une terre, l'occuper et la cultiver. Les colons, ainsi que leur femme et leur famille, bénéficient de ces réductions et avantages sur présentation, à Capetown et à Beira, d'un certificat signé par M. le Ministre des Colonies.

Le formulaire à remplir dont il est question plus haut est rédigé comme suit (1) :

Quel est votre nom?
Votre prénom?
A quelle adresse désirez-vous recevoir la correspondance?
Où êtes-vous domicilié?
Depuis quand?
Quel est votre domicile antérieur?
Quel est le lieu de votre naissance?
la date?
Preuve de la qualité de Belge:
Votre père est-il né en Belgique?
Votre grand-père?
Jouissez-vous des droits politiques en Belgique?

---

(1) Voir p. 115 à 117, conditions à remplir, etc.

Etes-vous électeur, par exemple?
Quelle est votre profession actuelle?
Quelles professions manuelles pourriez-vous, le cas échéant, exercer? Quelles sont vos connaissances techniques spéciales? Quelles études avez-vous faites? Quelles justifications pourriez-vous fournir à ce sujet?
Veuillez remplir le tableau ci-après le plus exactement possible:

Etablissements où vous avez fait vos études; maisons, sociétés ou établissemts où vous avez été employé. Noms et adresse.	En qualité de	Date d'entrée. Jour. Mois. Année.	Date de sortie. Jour. Mois. Année.	Observations.

Avez-vous un casier judiciaire?
Eventuellement, quelles sont les peines encourues, les motifs et les dates des condamnations?
Quelles langues parlez-vous?
Quelles langues écrivez-vous?
Quelle est votre situation à l'égard de vos devoirs de milice?
Milicien de la levée de
en congé illimité
ou entièrement libéré.
Si vous n'avez pas atteint l'âge de milice, quelles sont vos intentions? Si vous avez été réformé, indiquez le motif?
Ayant tiré au sort à N° .
Volontaire engagé le congédié le
N° matricule Dernier grade.
Etes-vous célibataire, marié, veuf, divorcé, séparé?

Eventuellement:

Quel est le nom et le prénom de votre femme?
Quelle était sa nationalité avant son mariage?

Consentira-t-elle à votre départ?
Vous accompagnera-t-elle?
Dans ce cas, quel est son état de santé? (joindre certificat, comme pour vous, sur acte séparé).
Quelle est sa profession, les langues qu'elle parle?
Avez-vous des enfants?
Date de leur naissance, leur sexe, professions, langues et renseignements divers pour chacun.
Vous accompagneraient-ils?
Dans ce cas, quel est leur état de santé? (joindre certificat pour chacun sur actes séparés, comme pour vous).
Si vous comptez partir avec d'autres, prière de nous demander un questionnaire séparé pour chacun d'eux.
Indiquez ici: nom, prénoms, profession et adresse.
Avez-vous déjà demandé à partir au Congo? Quand?
A qui vous êtes-vous adressé?
Quelle suite votre demande a-t-elle reçue?
Avez-vous déjà été à l'étranger; où? combien de temps, à quelle occasion?
Quel est le motif de votre départ?
Quand comptez-vous partir?
En quelle classe voyagerez-vous?
Que comptez-vous emporter comme outils ou comme matériel industriel et technique? Désirez-vous la gratuité pour ce transport? Quel poids cela représentera-t-il environ?

Ressources. — Pour certaines professions, — leur nomenclature est variable, — il faut justifier, pour obtenir la gratuité du transport, etc., que l'on possède une certaine somme destinée au premier établissement au Katanga. Cette somme elle-même est variable suivant les circonstances. Il est donc indispensable de répondre fidèlement aux questions suivantes par un oui ou un non.

Pourrez-vous justifier que vous emporterez avec vous 500 francs?
Pourrez-vous justifier que vous emporterez avec vous 1.000 francs?
Outre ces minimums éventuels, de quel capital pourriez-vous disposer?

En outre, tous les émigrants doivent être en mesure d'acheter, à leur choix, un trousseau avant de partir: linges, costumes, chaussures, couvertures, malles, et. Nous estimons une somme de 250 francs, minimum indispensable par personne adulte. Etes-vous en mesure de pouvoir vous équiper (ainsi que les personnes de votre famille qui vous accompagnent) suivant ces bases?

Quels sont vos projets d'entreprise, d'établissement ou d'avenir, au Katanga ?

Combien de temps pensez-vous y rester?

Signature.

En général, le recrutement des candidats se fait par l'entremise d'organismes récemment fondés à l'effet de favoriser l'immigration.

Ce sont:

I. — La Compagnie Foncière, Agricole et Pastorale du Congo» dont l'objet, comme le disent ses statuts, est de créer et de développer en Afrique, et particulièrement au Katanga, des entreprises agricoles pastorales, forestières et d'élevage ; de *faciliter* l'émigration vers ces régions, de colons, ouvriers et artisans aptes à s'engager dans les dites entreprises, de faire toutes les études et recherches préparatoires ainsi que toutes opérations en vue d'atteindre ce but et notamment acquérir à titre de propriété, concession ou location, des immeubles, les mettre en valeur, les revendre, louer ou sous louer à des tiers, créer des fermes, etc., faire le commerce de bétail et d'engrais, consentir des avances aux colons agriculteurs, éleveurs et ouvriers, participer à la création et au développement de toutes entreprises ayant un objet similaire, par voie de souscription ou achat de titres et même fusion.

Cette Société dont il est d'ailleurs question dans un autre chapitre de ce recueil, ce qui nous dispensera d'en parler plus longuement, a été constituée au capital de 1 million de francs ; il lui a été concédé 150 mille hectares de terres au Katanga.

II. — «Le Vlaamsch Handelsverbond» d'Anvers: Association débutante qui veille aux intérêts du petit commerce à Anvers et qui s'emploie également à propager le mouvement de l'émigration belge vers le Katanga.

III. — «La Ligue coloniale belge».

La Ligue, par l'intermédiaire des Comités d'immigration siégeant dans divers centres belges, s'efforce de provoquer dans le pays un mouvement d'exode vers le Katanga.

Œuvre patriotique et nationale, elle ne présente aucun caractère politique ou financier.

Un comité de patronage des Comités du Katanga sous la présidence du Baron Goffinet existe à Bruxelles.

Un Comité central, ayant également son siège dans la capitale, sert de point d'attache à tous les comités provinciaux.

C'est là que sont réunis par les soins des secrétaires les documents concernant la main d'œuvre blanche au Katanga [1].

C'est de là qu'ils partent pour être répartis entre les Comités locaux siégeant à Bruxelles (pour le Brabant), à Liége, à Gand, Arlon, Bruges, Namur, etc... [2].

Les comités de ces villes, suppléés par ceux existant dans les localités secondaires du pays, font de la propagande, au moyen de brochures, conférences, insertions dans les journaux et chaque semaine (généralement le dimanche), reçoivent les candidats désireux de former le dossier (assez volumineux comme on n'a pu le voir), qu'exige le Ministère pour considérer comme éventuellement aptes à solliciter les avantages énumérés au début de cet article.

Le point important à noter est que si, dans les séances de comité, on fournit très libéralement aux candidats tous les renseignements qu'ils demandent, par contre on néglige complètement (et pour cause) de leur offrir le moindre contrat ou engagement de travail.

Jusqu'à ces tout derniers temps le Ministère refusait même, (on ne sait pour quelle raison), de transporter à ses frais les ouvriers engagés occasionnellement en Belgique par des Sociétés fonctionnant au Katanga.

A quels résultats est-on arrivé avec le système actuel ?

(1) Les faits recueillis ont été à plus d'une reprise déjà condensés en des brochures excellentes, surtout la dernière, mises gratuitement à la disposition des immigrants. Ces brochures sont rédigées en français et en flamand.

(2) Ces documents, en général, proviennent du Ministère. Dans la suite, des renseignements plus directs pourront nous parvenir par l'entremise du représentant de la Ligue à Elisabethville.

Loin de moi la pensée de critiquer le principe de l'organisation esquissée plus haut et qu'avec beaucoup de dévouement (je dirai même pour certaine haute personnalité qui préside à ses destinées avec une grande générosité) quelques fondateurs bien intentionnés sont parvenus à maintenir en équilibre... Mais cependant des phrases comme celle-ci (tirée d'un procès-verbal de séance [1]) ne sont-elles pas un peu décevantes :

« A Bruxelles depuis la fin de l'année 1910 plus de 2.000 » personnes se sont présentées au Comité d'immigration au » Katanga de la place Royale.

» 320 seulement ont fait l'objet d'un examen plus appro- » fondi. Les 2/3 de celles-ci ont été écartées. Le surplus a été » recommandé aux bons soins du service de l'immigration au » Ministère. »

Plus d'un lecteur pensera, je le crains, que s'il y a eu beaucoup d'appelés, on a compté hélas, bien peu d'élus.

La faute en est-elle à la Ligue Coloniale ? Assurément non [2].

Alors à quoi tient cette situation ?

A. — C'est d'abord un fait constaté (à Liége notamment), que la majorité des candidats qui se présentent aux Comités d'immigration ne prétendent partir que munis d'un contrat de travail dûment signé.

Si l'on offre pas de contrat aux intéressés, la grosse majorité de ceux-ci s'élimine de soi-même.

Nous avons vu plus haut qu'à Bruxelles, plus de 2.000 personnes s'étaient présentées au Comité et que sur ce nombre une centaine au plus avaient été jugées *aptes à partir* : c'est excessivement peu.

A Liége, on peut estimer à 150 les ouvriers qui, sans demander aucune explication, se sont retirés lors de la première

(1) Réunion du 2 mai 1911.

(2) Il ne sera pas inutile de noter que l'organisme dont il s'agit ici continue à se ressentir de la hâte — louable d'ailleurs — avec laquelle il a été mis sur pied. N'est-il pas étrange, par exemple, que le Comité central de l'immigration siégeant à Bruxelles, se trouve confondu à ce point avec le comité local de la même ville, qu'il ne fasse qu'un avec lui alors que les comités de Liége, Gand, Arlon, Bruges, etc., n'y sont représentés par aucun de leurs membres.

réunion du Comité d'immigration siégeant à l'Université, après avoir appris qu'on ne leur fournirait pas de contrat : c'est un premier triage. Mais il s'en fait un second : sur les 100 artisans qui restent et demandent quelques éclaircissements ce même jour, il s'en trouve encore 50 pour cent (50 %) *qui ne partiront pas sans contrat.* (Ils le disent très carrément).

45 autres candidats (au 29 avril) ont demandé des explications par écrit : il s'en compte 38 sur ce nombre qui veulent un engagement de travail.

A Huy, d'après un rapport récent de notre correspondant, la situation est identique.

Bref le Comité de Liége est arrivé à ce résultat que 53 ouvriers seulement à ce jour, (22 octobre) ont persévéré et ont fourni le dossier qu'exige le Ministère (1).

A notre connaissance, 11 (onze) de nos candidats ont été expédiés en Afrique (2).

En résumé donc : pas de contrats, pas (ou peu) de candidats immigrants, ne l'oublions pas.

Et c'est bien compréhensible : quand on a en Belgique un métier qui rapporte suffisamment, on ne s'en va pas sur la foi de 3 ou 4 personnes réunies autour d'un tapis vert *et qui n'assument aucun risque*, quitter l'usine ou l'atelier ou l'on gagne surement son pain, pour aller affronter la misère toujours possible au loin, dans la brousse (3).

De graves Messieurs diront : c'est la mentalité belge ; on blamera les artisans qui raisonnent ainsi, on les jugera mal et on aura tort.

On opposera par exemple, le Rhodésien au Belge. Voyez, dira-t-on, avec quelle hardiesse le premier, sans savoir s'il trouvera à occuper ses bras, passe la frontière du Congo et vient offrir ses services à Elisabethville !

Soit, mais, ce Rhodésien, en réalité, fait-il beaucoup plus que nos braves paysans wallons ou flamands qui chaque année vont chercher de l'ouvrage en France ?

---

(1) Il y a en outre 56 dossiers en formation.

(2) Chiffre évidemment insuffisant, 737 personnes s'étant adressées au comité liégeois d'immigration.

(3) D'autant plus, qu'en général, l'émigrant doit être en possession de 500 francs au moins.

Reconnaissons-le : si c'est peu de chose pour un habitant de l'Afrique du Sud que de se rendre au Katanga, il n'en est pas de même pour un Belge : les aléas sont bien différents ; pour cela même nos colons auraient droit à une protection spéciale, que l'organisation actuelle est incapable de leur procurer. (Dans l'espèce à une assurance quelconque relative à l'emploi qu'ils pourront faire de leur énergie en Afrique).

Ils y ont d'autant plus de droit à cette protection, qu'ils sont souvent d'excellents ouvriers ayant fait un long apprentissage, comme le disait un jour le commandant Gheur, tandis que les Rhodésiens n'ont généralement aucun métier. Entre ces deux catégories de travailleurs il y a une distinction nécessaire à établir.

Cette observation suffirait à réduire à néant cette objection « que l'engagement d'ouvriers belges par contrat serait fatale aux intéressés eux-mêmes qui, se trouvant dans une situation privilégiée vis à vis des autres et par conséquent, moins soumis à la loi naturelle de sélection, seraient moins bien armés (à leur arrivée au Katanga) dans la lutte pour l'existence et par suite, devraient forcément succomber *parce que trop protégés.* »

Il ne s'agit pas ici de faire du protectionnisme étroit, mais de rétablir entre des étrangers mieux partagés par les circonstances et les belges handicapés par leur éloignement du Katanga, une égalité qui permettrait aux derniers de faire valoir leurs qualités, sur un sol nouveau.

* * *

Il existe encore d'autres causes qui influent sur le peu de résultats des efforts tentés par les Belges en faveur d'une immigration nationale.

B. — Dans l'état actuel des choses il est parfaitement inutile qu'il y ait beaucoup de candidats émigrants. Pourquoi ?

1° Parce que le budget des Colonies ne prévoit et ne peut prévoir qu'une somme annuelle insuffisante pour envoyer au Katanga beaucoup de Belges ou pour mieux dire, le nombre de Belges qui devrait s'y trouver *pour faire nombre.* (On sait qu'au prix actuel, chaque homme envoyé dans la Colonie coûte

à l'état de 1.500 à 2.000 francs ; on n'ignore pas d'autre part que le budget de l'immigration ne dépassait pas 600 mille francs en 1911 ; il sera de 1.200 mille en 1912, à ce que l'on prétend (1)).

2° Parce qu'enfin, pour qu'on ose prendre la responsabilité de faire partir sans contrat, sans engagement préalable, un ouvrier ou un artisan, il faut qu'il y ait *une certitude absolue* que cet homme réussira en Afrique.

Or il est bien rare qu'on puisse avoir cette certitude pleine et entière.

Forcément, il subsiste presque toujours un aléa, un doute. Et l'on en arrive alors à écarter par scrupule, bien des gens qui auraient *probablement* parfaitement réussi là-bas et qui, sûrs d'eux-mêmes, ne comprennent pas les motifs de leur exclusion.

Ici se pose la question de savoir *ce à quoi l'on veut arriver en organisant l'immigration.*

A quel but tend-on ? S'agit-il simplement d'avoir dans notre colonie quelques Belges noyés dans les gros bataillons étrangers, ou bien veut-on y établir *la prédominance de notre race nationale* ?

Si j'en crois ce que j'entends répéter tous les jours par ceux qui s'occupent de la question, c'est bien la deuxième alternative que l'on vise. C'est la seule logique d'ailleurs...

Alors ? — Il y a plus de 1.000 blancs en ce moment à Elisabethville (dit-on), dont 350 Belges au maximum y compris les fonctionnaires (2).

Je constate par conséquent, que non seulement les envois effectués n'ont pas — loin de là — équilibré les chiffres des non-Belges, mais ce qui est beaucoup plus grave, c'est que même si l'on avait expédié au Katanga tous les Belges qui depuis six mois ont fourni un dossier complet, *tout au plus aurait-on rejoint le nombre des étrangers.*

---

(1) Sans doute, n'est-il pas possible de préjuger le vote des Chambres, mais on peut espérer que ce chiffre sera atteint.

(2) Ces renseignements ne sont pas absolument récents, les statistiques officielles pour 1911 n'étant pas encore parvenues.

Y a-t-il quelque chance que prochainement la situation s'améliore à notre point de vue national ? Aucune.

Il arrive actuellement à Elisabethville 50, 75 et même parfois 100 étrangers par semaine [1] et... environ 30 Belges *par mois* seulement.

La plupart de ces étrangers trouvent à s'occuper... ce sont autant de positions qu'ils enlèvent à nos compatriotes forcés de marquer le pas en Belgique.

Cette simple constatation suffirait à condamner le système en vigueur.

Le remède à cette situation existe-t-il ? me dira-t-on. Où le trouver ? L'examen de ces questions que j'ai d'ailleurs traitées de vive voix devant mes collègues du Comité liégeois d'immigration et au sujet des quelles différentes lettres et rapports ont été adressés en temps et lieu à M. Renkin, sort du cadre de cet article. On notera cependant que tant que les sociétés établies à Elisabethville n'auront pas un avantage quelconque à engager du personnel dans la mère-patrie, elles continueront à puiser dans le stock d'hommes disponibles sur place. Or ce stock comprend plus d'étrangers que de Belges : c'est donc une majorité de non-Belges qu'on engagera en Afrique.

Il n'est guère probable que, dans ces conditions, on arrive jamais à enrayer l'afflux exagéré d'étrangers au Katanga.

Chev. A. de Melotte.

---

[1] En moyenne, 60 par semaine d'après des renseignements tout récents; il est juste d'ajouter que souvent les étrangers ne font qu'aller et venir, tandis que les Belges s'installent à demeure. La marge demeure cependant énorme entre leurs chiffres respectifs.

CHAPITRE VIII

Commerce — Industrie

Commerce.

Jusqu'en ces derniers temps, le gros bloc de cinquante millions d'hectares, qu'est le Katanga, était privé de grandes voies de communication le reliant à des ports africains. Son commerce avec les pays civilisés était donc forcément limité à la capacité de transport à dos d'homme. Il n'y avait d'ailleurs au Katanga, il y a quatre ans, qu'un seul commerçant, le Comité spécial du Katanga, véritable organisme à charte, à qui étaient dévolues l'administration et l'exploitation des territoires.

La Tanganyika Concessions (Société minière anglaise), complétait alors ses prospections et préparait la remise, à la Société Union minière du Haut-Katanga, des mines découvertes ; elle exploitait aussi la mine d'or de Ruwé ; vint ensuite la Société Belge Intertropical Anglo Belgian Trading Company, chargée par le Comité Spécial de créer des comptoirs commerciaux, de supprimer le troc et de propager le numéraire. Cette société fonda les comptoirs de Kabinda, Ankoro, Kiambi, M'Pweto, Lukonzolwa, Lukafu, Kikondja, Ruwé, Kambove et Etoile du Congo.

Le commerce, au total, n'atteignait pas deux millions de francs par an pour tout le Katanga ; il portait principalement sur l'achat d'environ 70.000 kgs. de caoutchouc et de 5.000 kgs. d'ivoire, sur les dépenses de portage, de construction de routes et d'habitations temporaires. A celà, il fallait ajouter l'importation du ravitaillement des employés du Comité spécial du Katanga, se chiffrant à environ 200.000 frs.

Mais l'arrivée du rail à la frontière Sud du Katanga, en décembre 1909, provoqua un mouvement commercial important : de nombreux petits commerçants établis en Rhodésie et

en Afrique Australe envahirent le Katanga ; mais ce n'est que quelques mois plus tard, lorsque le chemin de fer approcha la localité qui s'appelle aujourd'hui Elisabethville, qu'un véritable rush de commerçants et de sociétés commerciales et minières se produisit.

Elisabethville où il n'y avait rien, compta bientôt une population blanche de quinze cents habitants.

Nous donnons pp. 129 à 132 la liste des principales entreprises belges et étrangères existant au Katanga, à la date du 1er août 1911 et auxquelles importateurs, fournisseurs et intéressés quelconques peuvent s'adresser directement.

A côté des grandes firmes commerciales, se sont établis de petits commerçants, pour la plupart des Afrikaanders, des Grecs et des Italiens. Il y a également des traitants noirs.

Les opérations comprennent, comme partout ailleurs, la vente en gros, demi-gros et détail et le petit commerce par des ambulants et des revendeurs.

Nous donnons ci-après une nomenclature d'articles intéressant les importateurs.

Articles d'importation.

Coton écru, teint, imprimé et satiné.
Pagnes,
Couvertures,
Verroterie,
Emaillés,
Poterie,
Faïence,
Coutellerie,
Quincaillerie,
Confections,
Lingerie,
Chaussures,
Mercerie,
Bonneterie,
Savon,
Bougies,
Verrerie,
Allumettes,
Parfumerie,
Tabacs, cigares, cigarettes,
Fausse bijouterie,
Conserves alimentaires,
Lait,
Bière,
Vin,
Liqueurs et spiritueux,
Matériaux de construction,
Outils et mécaniques diverses,
Matériel de campement,
Meubles.
Armes et munitions,
Produits pharmaceutiques,
Vélos,
Fournitures de bureau,
Coke,

Sociétés Belges

NOMS	CAPITAL FRANCS	OBJET	ADRESSE
Sté Union Minière du Haut Katanga	10.000.000	Exploitations de mines au Katanga.	7, Montagne du Parc, Bruxelles.
Obligations émises	10.000.000		
Société Géologique et Minière des Ingénieurs et Industriels Belges.	2.340.000	Recherches minières.	24, rue Forgeur, Liége.
Sté de Rech. minières du Bas Kat.	2.000.000	Recherches minières.	48, rue de Namur, Bruxelles.
Sté Industrielle et Minière du Kat.	2.000.000	Recherches de mines.	19, rue du Champ de Mars, Brux.
Société Anversoise pour la recherche des mines au Katanga.	3.000.000	Recherches minières.	23, Place de Meir, Anvers.
Compagnie Belge Africaine des recherches minières.	500.000	Recherches minières.	127, rue de la Loi, Bruxelles.
Société Minière Congolaise.	1.000.000	Recherches minières.	83, rue Royale, Bruxelles.
Sté An. de recherches minières Lufira-Katanga.	3.000.000	Recherches minières.	14, rue des Palais, Bruxelles.
Cie du chemin de fer du Katanga.	76.000.000	Exploitation de la ligne du ch. de fer de Sakania-Elisabehtville-Kambove. Construction de ch. de fer.	Rue de la Révolution, Bruxelles.
Compagnie du chemin de fer du Bas Congo au Katanga.	2.000.000	Etablir et exploiter pour le compte de l'Etat :	4, Montagne du Parc, Bruxelles.
Obligations émises	30.000.000	1° Une ligne du Katanga au Bas Congo. 2° Une ligne de la région minière du Katanga à la ligne portugaise du Benguella, réaliser pour le compte de l'Etat la participation de celui-ci dans la Compagnie du Chemin de fer du Katanga et participer à la construction et à l'exploitation de la ligne de cette compagnie, placer des titres de l'emprunt 4 % amortissable des 150 millons autorisé par décret du 3 Juin 1906 pour l'établissement des lignes ci-dessus. 3° Se livrer à des recherches minières.	

Sociétés Belges

NOMS	CAPITAL	OBJET	ADRESSE
Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains.	50.000.000	Construction et exploitation d'un chemin de fer reliant le fleuve Congo, en aval et en amont de Stanleyville, au Lac Albert, d'un chemin de fer reliant le fleuve Congo, en aval et en amont de Nyangwé, au lac Tanganyka, une ligne contournant les Stanley-Falls, une ligne contournant les rapides de Zendwé et des portes d'Enfer, la mise en valeur de concessions, de terres, de forêts ou mines qui pourraient lui être accordées ; toutes opérations connexes.	7, rue des Cultes. Bruxelles.
Banque du Congo Belge.	5.000.000	Emission dans la colonie du Congo Belge de billets au porteur payables à vue, commerce de métaux précieux, achats et ventes d'effets de commerce, prêts sur marchandises.	48, rue de Namur, Bruxelles.
Banque Commerciale du Congo.	1.000.000	Opérations de banque, finance, trésoreries, commissions, etc.	48, rue de Namur, Bruxelles.
Comité Spécial du Katanga.		Organisme gérant les biens communs à l'Etat et à la compagnie du Katanga. Vente et location de terres.	Rue aux Laines, Bruxelles.
Compagnie du Katanga.	3.000.000	Toutes opérations de l'industrie, de travaux publics et particuliers, de commerce, d'agriculture, de mines et de finance au Katanga.	48. rue de Namur, Bruxelles.

Sociétés Belges.

NOMS	CAPITAL	OBJET	ADRESSE
Compagnie Foncière, Agricole et Pastorale du Congo.	1.000.000	Colonisation du Katanga.	38, rue de la Pépinière, Bruxelles.
Intertropical Anglo-Belgian Trading Cy, Société Anonyme.	2.000.000	Toutes opérations de commerce.	42, rue du Luxembourg, Bruxelles.
Entreprises au Katanga.	1.000.000	Opérations commerciales. Travaux de construction.	20, rue Neuve, Bruxelles.
La Belgo-Katanga.	2.500.000	Recherches minières, commerce colonial général. Travaux de construction.	11, rue de la Reinette, Bruxelles.
Société Commerciale et Minière du Congo.	3.000.000	Recherches minières, commerce colonial général. Travaux de construct.	56, rue du Commerce, Bruxelles.
Comptoirs du Katanga.	500.000	Factoreries.	18, rue Royale, Bruxelles.
La Mercantile Anversoise.	2.000.000	Factoreries	23, Place de Meir, Anvers.
Katanga Handelsmaatschappij.	200.000	Factoreries	27, Kipdorp, Anvers.
Société Coloniale de Construction.	1.250.000	Construction du chemin de fer d'Elisabethville à Kambove	56, rue du Commerce, Bruxelles.
Société Générale Sud Katanga.	35.000	Opérations commerciales et industrielles et notamment exploitation, imprimerie et magasin, papeterie, librairie.	102, Avenue Louise, Bruxelles.
Société Anonyme Belgika.	(Capital remboursé)	Factoreries.	81, rue Royale, Bruxelles.
Bourse du Travail du Katanga.	450.000	Etablissement et gestion d'une Bourse du Travail au Katanga, ainsi que la création de toutes œuvres ou entreprises propres à faciliter le recrutement et à régulariser l'emploi de la main d'œuvre de couleur.	64 a, rue de Namur, Bruxelles.
Ligue Coloniale Belge du Katanga.		Office de renseignements.	5, Place Royale, Bruxelles.

Sociétés Etrangères

NOMS	CAPITAL	OBJET	ADRESSE
Tanganyika Concessions Limited.	25.000.000	Recherches et exploitations minières.	Friars House, New Broad Street. London E.-C.
Obligations émises	50.000.000		
The Anglo Belgian exploration Syndicate.	250.000	Recherches minières.	5, Copthall Buildings. — Copthall Av. London. E. C.
Agence Cook et Son.		Bureau de voyage et d'expédition, opérations de banque.	41, rue de la Madeleine, Bruxelles.
Rhodésia Congo Mercantile Agency.		Agence de représentation.	Elisabethville.
Congo et Overseas Trading cy.		Factoreries.	Elisabethville.
Anglo Belgian Timber C°.		Commerce de bois et de matériaux de construction.	Elisabethville.
Compagnie des eaux minérales du Katanga.		Fabrication et vente d'eaux gazeuses, sirops, etc...	Elisabethville.
Fruit Produce et Supply C°.		Importation de fruits, œufs, etc...	Elisabethville.
Haimovitz et Rappaport.		Articles pour blancs. Articles de traite.	Elisabethville.
Pieters et Cie.		Commerce général.	Elisabethville.
Katanga Trading C°.		Commerce général.	Etoile du Congo.
Star Hôtel.		Hôtel-Restaurant.	Etoile du Congo.
Hellwig et C°.		Factoreries.	Etoile du Congo.
Standard Bank of South Africa.		Opérations de banque.	Elisabethville.

Pour les détails, les intéressés pourront s'adresser à l'Office Colonial, Rue Bréderode à Bruxelles, à la Ligue coloniale Belge du Katanga, Place Royale, 5 à Bruxelles, ou directement aux sociétés travaillant au Katanga et dont nous avons donné la liste, avec indication du siège social.

Emballages.

Pour les emballages, ils pourront s'adresser utilement à la firme Mols et Compagnie, 42, rue Nationale, à Anvers, ainsi qu'aux sociétés commerciales. Il est dangereux de prescrire des règles fixes, l'emballage dépend de la valeur de la marchandise, des régions à traverser, de la nature du transport et de la destination de l'article. Ainsi, on a pu lire partout, ces derniers temps, qu'il était superflu de préserver les boîtes de conserves. Cependant, si celles-ci sont destinées à la vente, qu'elles reçoivent un coup de mer, la clientèle n'en voudra pas, parce que les boîtes seront rouillées et apparaîtront comme de vieux articles achetés d'occasion. Nous connaissons des cas de l'espèce qui ont occasionné aux importateurs des pertes importantes. Nous citons ce cas, parce qu'il est typique, mais il ne faut pas tomber dans le ridicule et empaqueter, par exemple des boîtes soudées dans des caisses zinguées. D'ailleurs toutes les sociétés sont aujourd'hui au courant des questions d'emballage, il n'y a guère de conseils à leur donner.

Produits d'exportation.

Les seuls produits d'exportation sont : l'ivoire et le caoutchouc. Ils ne représentent pas une valeur importante : toute l'exportation n'atteint pas actuellement 100 tonnes de caoutchouc par an et 5 tonnes d'ivoire.

Pour exercer le commerce de caoutchouc, il faut payer à la Colonie 250 francs par an. Ce commerce peut parfois laisser de bons bénéfices. En général, cependant, il offre peu de sécurité au Katanga, à cause des hauts prix payés par la concurrence et du temps relativement long — plusieurs mois — qui s'écoule entre le moment d'achat sur les lieux de production et l'époque de vente sur les marchés européens. C'est ainsi que des lots

importants achetés à 5 et 6 francs le kg. alors qu'on cotait en Europe 14 frs., ont été réalisés à 8 et 9 frs. avec une perte moyenne de 2 frs. au kg. Tant que les prix du caoutchouc n'auront pas de stabilité et que la matière ne pourra arriver rapidement sur les marchés d'Europe, le danger existera.

Nous devons le signaler, car beaucoup d'agents et de négociants en Afrique, ne s'en sont pas rendu compte.

Un autre facteur a d'ailleurs influencé défavorablement les prix de revient du caoutchouc ; jadis on payait un porteur 0,75 fr. par jour ; on a dû payer jusque 4 frcs.

Les droits de sortie et les droits de replantation à payer à l'Etat par kilog. de caoutchouc exporté, sont de 1,75 fr.

Quant à l'ivoire, il doit être poinçonné, c'est-à-dire qu'en principe on ne peut acheter que de l'ivoire portant une marque officielle, marque signifiant qu'il a été payé un droit de récolte égal au poids de l'ivoire poinçonné. Celui qui achète de l'ivoire non poinçonné est tenu de faire remplir la formalité du poinçonnage au premier poste de l'Etat et de remettre la moitié du poids de cet ivoire.

Les droits de sortie sont de 2,10 frs. par kg. pour les pointes de plus de 6 kg. et de 1,60 fr. pour les autres.

Prix de transport vers le Katanga.

Les marchandises pour le Katanga prennent l'une des trois voies suivantes, selon le lieu de destination :

Anvers-Matadi-Stanley-Pool (via Kasaï)-Pania-Mutambo puis transport par porteur.

Anvers-Matadi-Stanley-Pool-Stanleyville-Buli...

Anvers (ou Southampton) (Beira ou Port Elisabeth ou Cape Town) Brokenhill-Elisabethville..

Pour ce qui est des tarifs, ceux-ci étant sujets à modification fréquente, on se renseignera pour les frets de mer à Anvers aux firmes « Agence Maritime Walford », « Eiffe et Cie », « Joseph Pry », etc...

Pour les frets au Congo, on s'adressera utilement à l'Office Colonial au Ministère des Colonies à Bruxelles.

Pour les tarifs de chemin de fer à :

La Compagnie du chemin de fer du Congo, 48, rue de Namur, à Bruxelles ;

La Compagnie du chemin de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, rue des Cultes, à Bruxelles ;

Au chemin de fer du Katanga, Montagne du Parc, 4, à Bruxelles ;

Et au chemin de fer de Beira ou Cape Town ou Port Elisabeth à la frontière du Katanga, The High Commissioner for the Union on South Africa, 72, Victoria Street, Wesminster S.W. London.

Nous croyons intéressant de donner le prix approximatif de transport d'un kilog. de certaines marchandises d'Anvers à Elisabethville, Pania et Buli.

Nous avons appliqué à nos calculs pour les transports fluviaux au Congo, le tarif à la tonne de mille kgs. et non à la tonne cubique. Il a été question cependant en ces derniers temps de faire l'application des tarifs à la tonne cubique ; mais on arriverait à des prix inabordables, les marchandises paieraient une majoration générale allant de 20 centimes à un franc le kilog., pour le transport du Stanley-Pool au Stanley-Falls ou à Pania. En d'autres termes, le soi-disant tarif réduit, publié peu de temps après la reprise du Congo par la Belgique, en vue du développement commercial de la Colonie, créerait une majoration du double au quintuple de l'ancien barème. Nous croyons que le Ministre des Colonies, dès qu'il fut averti des intentions de son administration en Afrique, a prescrit de maintenir la tarification au poids.

Articles	Elisabethville	Pania Mutambo		Buli	
Tissus	1.24	1.40	Plus les frais de portage jusqu'au Katanga.	2.20	Plus les frais des transports par eau ou par terre jusqu'au Katanga.
Perles	1.16	1.33		2.12	
Vêtements	1.26	0.60		1.40	
Conserves	1.02	0.54		0.76	
Bière	1.02	0.52		0.74	
Emaillés	1.21	0.59		1.39	
Quincaillerie	1.21	0.59		1.39	

En examinant ces chiffres, on se rend compte immédiatement de la cherté inévitable des articles importés au Katanga, et il n'y a rien d'étonnant à ce que les non initiés qualifient, d'exorbitants, les prix qu'on leur fait payer.

Nous ne donnons ci-dessus que les frais de transport, mais il faut ajouter 12 % pour droits d'entrée sur la valeur d'Europe et 6 % pour assurances, pertes et avaries sur le prix de revient réel.

Prix de revient et cout des marchandises au Katanga.

Le tableau ci-après sera encore plus frappant, il indique les prix d'Europe et les prix de revient aux confins du Katanga.

Articles	Unité	Prix d'achat Europe (varie suivant le cours)	Prix de revient à		
			Elisabethville	Pania	Buli
Sel en sac	Kg. net	0.08	0.98	0.70	0.94
Sel du Sud Afrique	»		0.44		
Tissu genre Indigo drill	»	2.75	5.—	5.17	6.14
Tissu genre Américani	»	3.20	5.55	5.70	6.67
Tissu Vichy	»	5.—	7.70	7.85	8.82
Tissu imprimé	»	5.95	8.90	9.—	9.95
Bassins émail 30 cm.	»	1.10	3.33	2.38	3.50
Perles rocailles	»	1.135	3.60	3.75	4.90
Savon genre Sunlight parfumé	»	0.92	2.47	1.88	3.—
Bière en bouteille	0.75	0.50	2.64	1.57	2.—

Il faut noter qu'Elisabethville, Pania et Buli sont des localités situées aux confins du Katanga.

Pour acheminer les marchandises vers l'intérieur de la région, il faut faire appel au portage à dos d'homme et au transport fluvial.

Ces genres de transport sont très onéreux et c'est à ce moment que les marchandises courent le plus de risques de pertes ou d'avaries.

Pour avoir le prix de vente, il faut ajouter au prix de revient le bénéfice commercial et il faut considérer que le capital, en Europe, peut être renouvelé dix fois sur l'année et qu'il ne peut l'être en Afrique qu'une ou deux fois, que l'employé de commerce coûte à l'employeur avec les frais de voyage et d'entretien, retour inopiné, etc., une moyenne de dix mille

francs l'an, alors qu'en Europe on a un excellent vendeur pour deux mille francs.

Aussi prévoyons-nous un malaise pour une quantité d'affaires qui se concurrencent en vendant avec une marge trop petite.

Nous affirmons, malgré les hauts cris de certains consommateurs mal éclairés, que les prix de vente sont dans l'ensemble trop bas et qu'un relèvement s'imposera fatalement. Beaucoup d'articles se vendent plus cher à Bulawoyo qu'à Elisabethville.

Les prix actuels ne sont pas normaux, on est dans une période de bataille commerciale, l'instabilité est maîtresse. Inutile d'essayer de mettre un frein à certains engouements, le frein agira automatiquement et tout se régularisera par la force des choses ; il y aura sans doute de nombreux vaincus, mais on ne s'en souviendra pas, on ne regardera que les vainqueurs pour continuer à aller de l'avant.

Importance actuelle du commerce.

On ira de l'avant à cause des énormes richesses minières du Katanga. On vient de faire un grand pas au point de vue commercial. Nous disions en effet, plus haut, que le commerce se chiffrait au total avant l'arrivée du rail, à deux millions de francs. Les importations pour l'année en cours se monteront à environ 30.000.000 de francs savoir : 12 millions, outillage de chemin de fer, 10 millions pour travaux publics et 8 millions d'articles de diverses consommations.

A défaut de statistique, nous devons nous en tenir à des évaluations approximatives basées cependant sur des calculs officiels. On se rendra compte encore de l'importance du mouvement des affaires, lorsqu'on saura, que depuis le 1er novembre 1910 jusque fin août 1911, le chemin de fer de la frontière du Katanga à Elisabethville, a transporté environ 25.000 tonnes, soit pour une année entière environ 35.000 tonnes.

A titre de comparaison, signalons que le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, qui est en exploitation depuis 13 ans, transporte environ 40.000 tonnes annuellement.

Nous avons dit ce qu'était le commerce il y a quelques années et ce qu'il est à présent. Quant à prophétiser, il serait téméraire de le faire. Le commerce est implanté, il suivra le développement de l'agriculture et de l'industrie.

Un danger commercial : les tarifs de faveur.

La Belgique prendra probablement une part prépondérante dans les opérations commerciales au Katanga. Nous devons cependant signaler un grand danger, tant pour le commerce de la Belgique que pour celui d'autres nations. Le prix de revient des marchandises, comme nous l'avons exposé plus haut, dépend d'ordinaire beaucoup plus du tarif de transport que du coût de la matière. Or les chemins de fer de l'Afrique du Sud ont de tels tarifs de faveur, pour certains articles produits au fabriqués dans l'Afrique Australe, que les mêmes articles, d'origine européenne, sont, de fait, prohibés au Katanga.

S'il ne s'agissait que de favoriser l'importation d'articles qui sont de nature à réduire les frais de premier établissement et à rendre la vie moins chère au Katanga, aucune objection ne s'élèverait. Tous, par exemple, désirent avoir le vin, la farine et les vivres en général, aux plus bas prix possibles ! Mais encore faut-il craindre, qu'on ne nationalise, sud-africains, des produits étrangers !

Ce qui se passe sur les chemins de fer de l'Afrique Australe, pourra se produire demain sur le chemin de fer de Lobito Bay et l'on saisit de suite que les mesures édictées par l'Acte de Berlin pour prévenir l'établissement de traitements différentiels dans le bassin conventionnel du Congo, sont sans effet. Et l'on se demande si le Congo Belge, pour respecter l'esprit de l'Acte de Berlin, ne pourrait pas établir une taxe rectificative frappant les marchandises qui ont joui du privilège que nous venons d'indiquer ?

On préconisera, sans doute, d'autres remèdes, par exemple, l'abaissement des tarifs des chemins de fer ayant leur débouché vers la côte occidentale, mais il y aurait alors une lutte continuelle de tarifs qui rendrait instable la base commerciale, c'est-à-dire, les prix de revient.

Commerce belge.

Le cadre de notre travail ne nous permet pas d'envisager toutes les phases de la question très grave que nous venons de poser. Il ne nous permet pas non plus d'entrer dans le détail des discussions qui se sont produites, dans la presse et ailleurs, au sujet de la possibilité pour la Belgique, de lutter avantageusement contre les commerçants de l'Afrique du Sud, ou contre ceux d'autres nations.

Il va de soi que la lutte est impossible en ce qui concerne les articles d'origine africaine dont le prix de revient n'est guère plus élevé que le prix d'Europe augmenté du fret et qui jouissent d'un tarif de faveur sur les chemins de fer.

Pour les autres articles nous pouvons lutter avec les mêmes armes que sur les marchés européens et l'importation directe au Katanga doit être moins coûteuse que l'importation tributaire de l'Afrique Méridionale.

Pourquoi au début, a-t-on eu recours, pour ainsi dire, exclusivement à des fournisseurs de l'Afrique du Sud ? Parce que les tarifs de chemin de fer étaient incertains, qu'une partie des transports se faisait encore par porteurs, qu'en conséquence la prudence la plus élémentaire indiquait de s'approvisionner, pour ainsi dire, au jour le jour, et au fur et à mesure des besoins.

En outre, l'Afrique du Sud, venait de traverser une période difficile et bien des commerçants ont été heureux de monnayer leurs stocks, même sans bénéfice.

Nous devons ajouter qu'il existe de grandes firmes, à Cape Town notamment, établies depuis très longtemps et qui bénéficient de remises spéciales à raison de l'importance de leurs achats. Il est donc quelquefois plus avantageux d'acheter à ces firmes qu'à une maison-mère. Mais ce sont des cas spéciaux et dès que le commerce sera assez florissant au Katanga que pour pouvoir garantir des minima d'achat, l'intermédiaire de l'Afrique du Sud aura disparu.

Quant à l'expansion de notre commerce, elle doit se faire par l'établissement de nombreux Belges et de sociétés belges au Katanga, par notre habileté commerciale, par l'effort de nos producteurs et non par des privilèges spéciaux.

Nous possédons déjà, à prix égal, des avantages directs pour la fourniture des matériaux nécessaires aux constructions gouvernementales, aux chemins de fer, etc..., c'est un appoint considérable. Mais dans l'ordre commercial pur, nous devons nous garder d'un nationalisme exagéré ; occupons-nous moins des couleurs du drapeau du pays d'origine des marchandises, que des conditions de qualité et de prix, ne renonçons pas, par parti-pris, à la collaboration expérimentée de nos voisins Anglais et Afrikaanders, employons ceux-ci partout où ils sont utiles. Nous sommes des exportateurs. nous ne vivons que d'exportation, n'encourageons pas, par l'exemple. les grands pays à nous fermer leurs portes.

Industrie.

L'industrie n'existait pas chez les peuplades du Katanga. Nous ne pouvons appeler *Industrie,* la fabrication annuelle de quelques centaines de bracelets ou de croisettes en cuivre, qui servaient à l'échange. Les salines ne sont même pas exploitées, et le sel est encore aujourd'hui un article d'importation.

La première opération industrielle au Katanga a été l'exploitation aurifère à Ruwe, encore cette exploitation s'est-elle bornée au lavage des sables et des terres par le sluice et au pan», qui ont produit 400 kgs. d'or jusqu'au 14 novembre 1906. On attend que le chemin de fer approche de Ruwe pour entreprendre l'exploitation du minerai avec toutes les machineries ad-hoc.

Les exploitations les plus en vue pour l'instant concernent les minerais de cuivre. Si nous nous en rapportons aux publications de MM. Williams, Buttgenbach et de diverses personnalités compétentes, l'importance des richesses cuprifères est immense, certains disent même que la production ne serait limitée que par les moyens métallurgiques et les ressources en main d'œuvre.

Il y a actuellement un four en marche, depuis juillet dernier, il produit environ 15 tonnes de cuivre par jour. Ce four est du système appelé «Water-Jacket», à cause de la jaquette refroidissante qui l'entoure. Ce four est capable d'une

production de 750 tonnes par mois. Des installations de réduction sont commandées, elles partiront dans quatre mois, pour être montées au début de la saison sèche. c'est-à-dire en avril prochain.

Avec un second four, on produira 2.500 tonnes de cuivre par mois, ou 30.000 tonnes par an, mais on vise à des chiffres beaucoup plus élevés et nous relevons des prévisions de 100.000 tonnes de cuivre par an, et plus.

Actuellement la fusion se fait avec du coke envoyé d'Europe ; cela paraît une énormité, et l'on se rend immédiatement compte de l'économie colossale à réaliser si l'on trouvait sur place les éléments de fusion.

On espère toujours que les charbonnages de la Rhodésie pourront produire du coke convenable ; d'autre part, on nous annonce une découverte de charbon dans le Katanga (sur la Lovoi, non loin de Kikondja). On nous a même écrit que des expériences faites au laboratoire de Bukama, avaient été concluantes, quant à la qualité du coke. Enfin certains préconisent le traitement à l'électricité.

Pour une production normale du début, que nous avons envisagée plus haut, disons de 2.500 tonnes par mois, avec les prix actuels du cuivre et l'importation du coke d'Europe, on escomptait un bénéfice minimum et net de 500 frs. à la tonne, marchandise rendue en Europe.

Beaucoup se demandent si la production du Katanga ne provoquera pas une baisse très sensible du prix du cuivre.

Nous ne le croyons pas, pour les raisons suivantes : les prix actuels sont très bas et certaines mines devraient fermer si la baisse s'accentuait, les applications de l'électricité se font toujours de plus en plus nombreuses, les mines de cuivre du Lac Supérieur (« Michigan »), qui donnaient 10.000 tonnes par mois, ne donnent plus que 8.000 tonnes et l'on prévoit une réduction continue. M. Finlay, expert du Gouvernement, a déclaré qu'on se trouvait pour ces mines, près de la limite d'exploitabilité, et que le déclin de la production s'accentuerait, — c'est ainsi que le merveilleux filon de la North-Butte a disparu à 500 m. de profondeur.

Aux prix actuels beaucoup de mines ne sont plus payantes et M. Finlay les déclare sans valeur.

A titre documentaire et vu l'intérêt du problème pour le Katanga, nous donnons ci-après un tableau de la production mondiale du cuivre pendant les dix dernières années et la répartition par pays pour 1910.

Production mondiale

	Tonnes		Tonnes
1901	535.000	1906	713.000
1902	553.000	1907	705.000
1903	591.000	1908	745.000
1904	648.000	1909	840.000
1905	694.000	1910	853.000

Répartition de la production mondiale en 1910

Etats-Unis	484.890	Autriche	2.130
Mexique. . . .	58.825	Angleterre . . .	500
Canada	25.715	Allemagne . . .	24.710
Newfondland . .	1.080	Hongrie	4.955
Cuba.	3.475	Italie	3.220
	———	Norvège	10.425
Amérique du Nord	573.985	Russie.	22.310
		Espagne Portugal.	50.255
Argentine . . .	300	Suède	2.000
Bolivie	2.500	Turquie	600
Chili	35.235		———
Pérou	18.305	Europe	121.105
	———		
Amérique du Sud	56.340	Japon	46.000
		Afrique	15.205
		Australie. . . .	40.315
			———
		Product. mondiale	852.950

Parmi les autres minerais à exploiter dans un délai prochain, il faut citer l'or à Ruwe et l'étain reconnu sur une grande partie du territoire, dans le voisinage et au Sud de Kikondja, jusqu'au 9° 10 Sud ; les travaux industriels pourront commencer dès que les moyens de transport le permettront.

Quant aux petites industries, elles n'existent qu'à l'état naissant, leur développement suivra naturellement les degrés

de l'exploitation des richesses minières. Il en sera ainsi notamment des scieries, briqueteries, constructions, etc... L'industrie de la pêche a déjà pris un certain essor, grâce à l'initiative et aux encouragements du Roi Albert. Les lacs et rivières renferment d'énormes quantités de poissons, mais il ne suffit pas de pêcher, il faut conserver. La pêche industrielle et la conservation pourront faire baisser le coût de la main d'œuvre dans des proportions que l'on n'oserait chiffrer. Nous citerons un exemple concluant : dans le voisinage d'un lac du Katanga, où la vie est relativement chère, un capitaine norwégien, aidé de quatre noirs, a pêché en quatre heures, quatorze cents kilogs d'excellents poissons ! Cela représentait quatorze cents journées de nourriture de noirs, si la pêche avait pu être conservée !

Les éléments que nous venons de donner permettent à chacun, selon ses sentiments, de faire ses déductions personnelles au point de vue de l'avenir industriel du Katanga.

A notre avis, la métallurgie ne s'instaure pas dans un pays neuf et surtout en Afrique, en quelques mois, sans difficultés, sans contretemps. Que d'ennuis n'avons nous pas en Belgique, quand nous créons la moindre affaire industrielle ! quand nous mettons à feu un haut-fourneau !

Pour conclure, nous ne retiendrons que les points dominants le problème : d'immenses richesses cuprifères existent, elles sont attestées par des ingénieurs éminents, personne ne les conteste plus, des chemins de fer relient ou relieront incessamment ces richesses à la mer, l'importation d'un combustible d'Europe laisse même, en marche normale, un bénéfice de cinq cents francs à la tonne de cuivre, il est possible d'accumuler des forces électriques importantes et avoisinant les mines. Dans ces conditions, il ne faut que l'effort pour réussir.

Art. Bolle.

Bibliographie générale du Katanga

AMERLINCK (J.). — Le Katanga. Météorologie. Climatologie. (*Bull. Soc. roy. belge Géogr.*, 1893, p. 55.

ARNOT (F. S.). — Journey from Natal to Bihe and Benguella and thence across the Central Plateau of Africa to the Zambesi and Congo. (*Proceed. of the Roy. Geogr. Soc.*, 1889, p. 65).

ID. — Garenganze. (London, J. Hawkins, 1889).

ID. — Bihe and Garenganze. (London, J. Hawkins, 1893).

ATHERTON (T. W. T.). — Report on the Copper Deposits of the Katanga in the Congo Free State. (Publié par la *Tanganyika Concessions Company L^d*, London, 1907).

BALL (S. H.) and SHALER (M. K.). — Mining Conditions in the Belgian Congo (Congo free State). (*Trans. Amer. Instit. of Min. Engin.*, 1910).

BRASSEUR (CL.). — Exploration du Lualaba et du Luapula. (*La Belgique Coloniale*, 14, 21 et 28 mars, 5 avril 1897).

ID. — Du lac Moëro à Lufoi. (*Ibidem*, 9 et 16 mai 1897).

ID. — Reconnaissance du Lualaba (Kamolondo) et du Luapula (Luvua). (*Mouvem. géograph.*, 21 mars, 4 avril, 12 septembre 1897).

ID. — Les mines de cuivre du Katanga (renseignements sur les procédés métallurgiques des indigènes). (*Mouvem. géogr.*, 25 juillet 1897).

BRIART (P.). — Le climat du Katanga. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893, p. 31, et *Mouvem. géogr.*, 19 avril 1893).

ID. — Les forêts du Katanga. (*Bull. Soc. roy. de Géogr. d'Anvers*, 1893),

BUTTGENBACH (H). — Au Katanga. Les Mines de Kambove. Rapport au Comité spécial du Katanga, daté du 24 juillet 1902. (*Mouvem. géogr.*, n° 48 de 1902).

ID. — Les gisements de cuivre du Katanga. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXI, 1903-1904, p. M 515).

ID. — Les dépôts aurifères du Katanga. (*Bull. Soc. belge de Géol.*, t. XVIII, 1904, *Mém.*, p. 173).

ID. — Tremblement de terre au Katanga en 1902. (*Bull. Soc. belge de Géol.*, t. XVIII, 1904, *proc. verb.*, p. 143).

ID. — Observations géologiques faites au Marungu (1904). (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXII, 1904-1905, p. M 315).

ID. — Le gite auro-platinifère de Ruwe. (*C. r. du Congrès intern. des Mines, etc., Sect. de Géol. appliq.*, Liége 1905).

ID. — La cassitérite du Katanga. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXIII, 1905-1906, p. M 49).

ID. — Quelques faits à propos de la formation des pépites d'or. Les venues métallifères du Katanga. (*Ibidem*, p. M 55).

ID. — L'avenir industriel de l'Etat Indépendant du Congo. (*Rev. univ. des Mines, etc.*, 4e série, t. XIV, 1906, p. 114).

ID. — Sur une roche diamantifère trouvée au Congo belge. (*Ibibem*, t. XXXVI, 1908-1909, p. B 77).

ID. — Les mines du Katanga. Conférence faite à la Société belge des Ingénieurs et des Industriels, le 18 mars 1908. (*Bruxelles, Lesigne*, 1908).

ID. — Le Congo deviendra-t-il un pays minier ? (*Bull. Soc. belge d'étud. colon.*, 1908, n° 2).

ID. — Les gisements miniers du Katanga. (*Ann. du Musée du Congo., Géologie, etc., Série II*, t. I, 1908, p. 17).

ID. — Description des minéraux du Congo belge. (*Ibidem, Série I, fascicule 1*, 1910).

ID. — Le Katanga. (*L'Expansion belge*, 1909, n° 9).

CAMERON (V. L.). — *Across Africa*. (London, 1877) (Trad. franç., Paris, Hachette, 1878).

CAPELLO (H.) è IVENS (R.). — De Angola à Contra-Costa. 2 vol. (*Lisbao, Imprensa Nacional*, 1886).

CORNET (J.). — Rapport géologique sur l'itinéraire de Lusambo à Bunkea. (*Mouvem. géogr.*, 1892, n° 28).

ID. — Aperçu géologique de la partie méridionale du bassin du Congo. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893).

ID. — Le sol du Katanga au point de vue agricole. (*Bull. Soc. roy. de Géogr. d'Anvers*, 1893).

ID. — Rapport sur son voyage au Katanga. (*Ibidem*, 19 avril, 14 mai, 11 juin 1893).

ID. — Coupe géologique de la chaine des Kwandelungu. (*Ibidem*, 25 juillet 1893).

ID. — Die geologischen Ergebnisse der Katanga Expedition. Mit einer Karte 1/2 000 000, *Petermanns Mittheilungen*, 1894. *Juniheft*).

ID. — Les formations post-primaires du bassin du Congo. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXI, 1893-1894, *Mém.* p. 193. *Carte à* 1/2 000 000).

ID. — Les gisements métallifères du Katanga. (*Mém et Publ. Soc. des Sciences, etc., du Hainaut, Ve Série, t. VIII*, 1896, paru en 1894. p. 3. — Reproduit dans *Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XVII, 1903, *trad. et reprod.*, p. 3).

ID. — La géologie de la partie sud-est du bassin du Congo et les gisements métalifères du Katanga. Avec une carte à $^1/_{2\,000\,000}$. (*Revue univers. des Mines, etc., 3e Série*, t. XXVIII, 1894).

ID. — Les dépôts superficiels et l'érosion continentale dans le bassin du Congo. (*Bull. Soc. belge de Géol.*, t. X, 1896, *Mém.*, p. 44).

ID. — Observations sur les terrains anciens du Katanga faites au cours de l'Expédition Bia-Francqui, 1891-1893. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXIV, 1896-1897, *Mém.*, p. 25).

ID. — Les mines de Kambove, au Katanga, à propos du rapport de M. l'ingénieur Buttgenbach. (*Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XVI, 1902, *proc. verb.*, p. 651).

ID. — Les dislocations du bassin du Congo. — I. Le Graben de l'Upemba. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXII, 1904-1905. *Mém.*, p. 205).

ID. — Sur la distribution des sources thermales au Katanga. (*Ibidem*, t. XXXIII, 1905-1906, même p.).

ID. — Les couches du Lualaba. (*Ibidem*, t. XXXV, 1907-1908, p. B 99).

ID. — Formation du terreau tourbeux dans les roselières à *Papyrus* du lac Kabélé (Katanga). (*Ibidem*, t. XXXV. 1907-1908).

ID. — Techtonique et morphologie du Katanga. (*Ann. du Musée du Congo, Géologie, etc., Série II*, t. I, 1908, p. 75).

ID. — La géologie de l'itinéraire de Kabinda à Kikondia, d'après les échantillons recueillis par M. l'ingénieur Lancsweert. (*Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XXII, 1908, *Mém.* p. 83).

ID. — Sur la répartition des tremblements de terre dans le bassin du Congo. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXVI, 1908-1909, p. B 264).

DELADRIER (E.). — Les Kundelungu. (*Mouvem. géogr.*, 10 septembre 1911).

DELCOMMUNE (A.). — Le Lualaba et la Lukuga. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893, p. 237).

ID. — Voyage au Katanga. (*Bull. Soc. roy. de Géogr. d'Anvers*, 1893).

DE LEENER (G.). — Le commerce au Katanga. Influences belges et étrangères. (Bruxelles, Misch et Thron, 1910).

DELLICOUR (F.). — Un coup d'œil sur Elisabethville. (*Bull. Association des Licenciés sortis de l'Univers. de Liége*, juillet 1911).

DESCAMPS. — Notes sur le Tanganika, la Rusisi, la Lukuga et le lac Moëro. (*Mouvem. géogr.*, 1899, n° 16).

DE WILDEMAN. — Etudes sur la flore du Katanga. (*Ann. du Musée du Congo*, Botanique, Série IV, 3 fascicules, 1902 et 1903).

DIDERRICH (N.). — Esquisse géologique du Katanga. — A) Nature du sol; B) Notes sur le massif du Kundelungu et le Tanganika. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893).

DRYEPONDT (Dr). — La Colonisation du Katanga. (*Bull. Soc. belge d'études colon.*, 1909, nos 7 et 8, et *l'Expansion belge*, 1909, no 6).

DU FIEF (J.). — Les expéditions belges au Katanga. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893, p. 105).

FARRELL (I. R.). — The Copper and Tin Deposits of Katanga. (*Engin. and Min. Journ.*, vol LXXXV, no 15, 1908),

ID. — Voyez GREY (G.).

FRANCQUI (E.). — Le bassin supérieur du Congo. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893, p. 543).

ID. — De Lusambo aux lacs Moëro et Bangwelo. Le bassin supérieur du Lualaba et du Luapula (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr.*, 1893, p. 141).

ID. — Voyage au Katanga. (*Bull. Soc. roy. belge de Géogr. d'Anvers*, p. 241).

ID. — Note sur les lacs Moëro et Monfoie et sur la partie du Luapula (Congo) en amont du Moëro. (*Mouvem. géogr.*, 1893, p. 75).

ID. — La chaine des Kwandelungu. (*Mouvem. géogr.*, 1893, p. 75).

FRANCQUI (E.) et CORNET (J.). — L'exploration du Lualaba, depuis ses sources jusqu'au lac Kabelé. (*Mouvem. géogr.*, 1er octobre et 12 novembre 1893).

ID. — L'exploration du Lubudi. (*Ibidem*, 15 avril 1894).

ID. — Le Plateau des Sambas. (*Ibidem*, 22 juillet 1894).

GERCKE (A.). — Die Bergbauverhältnisse im Kongostaate. (*Berg- und Hüttemänn. Rundsch.*, *Kottowitz*, 1910).

GIBB (A.). — Report on the Star of the Congo Mine. Publié par la *Tanganyika Concession Cy Ld*,, London 1908).

ID. — Report on Kambove no 2 Mine. (*Ibidem*, London 1908).

GIBBONS (A. S. H.). — Explorations im Marotseland and Neighbouring Region. (*Geogr. Journ.*, vol. XVII, 1901, p. 106).

GREY (G.). — *Tanganyika Concession, Limited.* Report on the Discoveries made by Mr George Grey 's. Expédition in Northern Rhodesia and Congo Free State, and Report by Mr I. R. Farrell, Mining Engineer. (London, February 1903).

ID. — *Tanganyika Concession, Limited.* Engineers 's and Managers' Reports on the Gold, Tin and Copper Mines of Katanga (Congo Free State) etc. (London 1906).

HENNIG (R.). — Der Eintritt Katangas in die Weltwirtschaft. (*Technik u. Wirtsch.*, Januar. 1911, p. 51).

ISRALSON (M.). — Les voies d'accès au Katanga. (*Rev. économ. internat.*, octobre 1908).

JACQUES (J.). — L'exploration du capitaine Jacques et le chemin de fer du Katanga. (*Mouvem. géogr.*, 23 avril 1905).

LANGHANS (P.). — Kupfer und Eisen in Marungu. (*Petermanns Mitteil.* Bd 48, 1902, *S.* 12).

LATTES (Lt). — Les voies navigables au Katanga; reconnaissances du lieutenant Lattes. (*Mouvem. géogr.*, 10 et 17 avril 1905).

LECOCQ (E.). — La colonisation du Katanga (*Ann. de Gembloux*, 1909, n° 4).

LEMAIRE (Ch.). — On the Congo. The Belgian Scientific Expedition to the Ka-Tanga. (*Scott. Geogr. Magaz.*, *October* 1901).

ID. — La mission scientifique belge du Ka-Tanga. (*Bull. Soc. de Géogr. commerc. de Paris*, 1901).

ID. — The Sources of the Congo. (*Trans. and 10th Report Liverpool Geogr. Soc.*, 1901, p. 23).

ID. — Grottes et Troglodytes du Ka-Tanga. (*La Géographie*, vol. IV, novembre 1901).

ID. — Mission scientifique du Ka-Tanga (1908-1910). Journal de route, Section Moliro — M'pwèto — Ka Béça — Lofoï — Chutes Ki Oubo. Avec carte à 1/1 000 000 et atlas de cartes à 1/50 000. (*Bruxelles. P Weissenbruch*, 1902).

ID. — The Congo-Zambesi Water-parting. (*Geogr. Journ.*, vol. XIX, 1902, p. 173).

LE MARINEL (P.). — L'expédition Paul Le Marinel au Katanga. (*Mouvem. Géogr.*, 1892).

ID. — La découverte et l'occupation des régions du Kasaï. du Luba et du Katanga. (*Mouvem. Géogr.*, 28 janvier 1906).

LIVINGSTONE (D.). — The Last Journals. (London, 1874. Traduct. franç., Paris, Hachette, 1876).

MATHIEU (F. F.). — Observations et renseignements sur des tremblements de terre dans la région du Tanganyika et dans le Nord du Katanga, publiés par E. L. (*Ciel et Terre*, juin 1911, p. 191).

ID. — Annonce de la découverte de végétaux fossiles à Kongolo. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXVIII, 1910-1911, p. B 311).

MAURITZEN (Lt). — Nouvelle exploration du Kamolondo. (*Mouvem. géogr.*, 1907, p. 73).

MOLONEY (J. A.) — With Captain Stairs to Katanga. (London, Sampson Low, 1893).

MORISSEAU (J.). — Sur les hauteurs du Katanga. Du lac Moëro à Lukufu. (Bruxelles, Ch. Bulens, 1910).

ID. — Sur le lac Moëro. Encore le Katanga (Bruxelles, Ch. Bulens, 1911).

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE (LE). — (Bruxelles, 48, rue de Namur). L'histoire toute entière du Katanga se trouve dans la collection de ce périodique, depuis l'année 1891 jusqu'aujourd'hui. Il renferme d'innombrables articles sur ce sujet, la plupart sous la signature de M. A. J. Wauters, son rédacteur en chef.

REICHARD (P.). — Reisen nach Urna und Katanga. (*Mitteil. d. Afrik. Gesells. in Deutschland*, Bd IV, Heft 5, 1885, p. 303. — Karte et Bemerkungen zur karte, *ibidem*, Bd V, Heft 2, 1887).

ID. — Bericht über seine Reisen in Ostafrika und das Quellgebiet des Kongo. (*Verhandl. Gesells. Erdkund.*, *Berlin*, Bd. XII, 1886, n° 2, p. 107).

ROSENTHAL (S.). — Die wirtschaftliche Entwicklung der Landschaft Katanga (*Zeitschr. f. Kolonialpolitik, etc.*, Berlin 1909, n° III et IV).

ID. — Le développement économique du Katanga, 2e édition. (Bruxelles, Société belge de librairie, 1911).

SHARPE (A.). — Journey from Karonga (Nyasa) to Katanga (Msidi's Country) via the Northern Shore of Lake Moero. (*Proceed. Roy. Geogr. Soc.*, 1891, p. 423).

ID. — A Journey to Garenganze. (*Proceed. Roy. Geogr. Soc.*, 1892, n° 1).

ID. — A Journey from the Shire River to Lake Moero. (*Geogr. Journ.*, 1893, p. 524).

SOLVAY (Institut). — Le Katanga. Travaux du groupe d'études coloniales de l'Institut de sociologie Solvay. (*Bull. Soc. belge d'études colon.*, 1910, n° 4).

STAIRS (W. E.). — De Zanzibar au Katanga. Journal du capitaine Stairs (*Congo illustré*, vol. II et III, 1893 et 1894).

STUDT (F. E.). — Carte géologique du Katanga ($^1/_{500\,000}$) et note explicative. (*Ann. du Musée du Congo, Géologie, etc., Série* II, t. I, 1908).

ID. — Some notes on the Geology of the Katanga Country and Copper Belt. (*Transact. of the Geol. Soc. of South Africa*, vol. XII, 1909, th. 159).

STUTZER (O.). — Mitteilungen über die neuen Verordnungen betreffs Aufsuchen und Aufschliessen nutzbarer Lagerstätten in Katanga, Belgisch-Kongo. (*Zeitschr. f. prakt. Geol.*, XIX, 1911, Heft 4).

ID. — Die Kupfererzlagerstätte Etoile du Congo im Lande Katanga, Belgisch-Kongo. (*Ibidem*, Heft 7, s. 240; *Rectification* : Heft 8, p. 288).

THOMSON (J.). — To the Central African Lakes and back (1878-80). 2 vol. (London, Sampson Low, 1881).

ID. — The Lake Bangweolo and the Unexplored Region of British Central Africa. (*Geogr. Journ.*, vol. I, 1893, p. 97).

VAN ORTROY (F.). — Le Katanga. Orographie, hydrographie, climat. (*Revue des Questions scientifiques*, 1895).

VAUTHIER (R.). — De la colonisation au Katanga. (*Belgique maritime et coloniale*, n° 44, 1909).

WANGERMÉE (E.). — Grands lacs africains et Katanga. (Bruxelles, Lebègue et Cie, 1909).

WAUTERS (A. J.). — Le relief du bassin du Congo et la genèse du fleuve. (*Mouvem. géogr.*, 13 mai, 24 juin 1894).

ID. — Les terrasses, les anciennes mers et les gorges du bassin du Congo. (*Ibidem*, 1899, nos 14 et 15).

ID. — Voyez en outre, dans le *Mouvement Géographique*, depuis 1891 jusqu'aujourd'hui, une abondante série d'articles originaux, comptes-rendus, chroniques, etc., trop nombreux pour etre cités séparément.

J. CORNET.

Bibliographie spéciale des gisements miniers du Katanga [1]

ATHERTON (T. W. T.). — Report on the Copper Deposits of the Katanga in the Congo Free State. (Publié par la *Tanganyika Concessions Company L^d*, London 1907).

BALL (S. H.) and SHALER (M. K. L.). — Mining Conditions in the Belgian Congo (Congo Free State). (*Trans. Amer. Instit. of Min. Engin.* 1910).

BUTTGENBACH (H.). — Au Katanga. Les Mines de Kambove. Rapport au Comité spécial du Katanga, daté du 24 Juillet 1902. (*Mouvement géographique*, n° 48 de 1902).

ID. — Les gisements de cuivre du Katanga. (*Ann. Soc. Géol. d. Belgique*, t. XXXI, 1903-1904, p. M 515).

ID. — Les dépôts aurifères du Katanga. (*Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XVIII, 1904, *Mém.* p. 173).

ID. — Le gite auro-platinifère de Ruwe. (*C. r. du Congrès intern. des Mines*, etc. *Sect. de Géol. appliq.*, Liége 1905).

ID. — La cassitérite du Katanga. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXIII, 1905-1906, p. M 49).

ID. — Quelques faits à propos de la formation des pépites d'or. Les venues métallifères du Katanga. (*Ibidem*, p. M 55).

ID. — L'avenir industriel de l'État Indépendant du Congo. (*Rev. univ. des Mines*, etc., 4e Série, t. XIV, 1906, p. 114).

ID. — Sur une roche diamantifère trouvée au Congo belge. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXXVI, 1908-1909, p. B 77).

ID. — Les mines du Katanga. Conférence faite à la Société belge des Ingénieurs et des Industriels, le 18 Mars 1908. (*Bruxelles*, *Lesigne*, 1908).

---

[1] Cette bibliographie, mise à jour en Octobre 1911, ne concerne que l'étude des gisements miniers en eux-mêmes. Sauf quelques cas particuliers, elle ne comprend que des travaux originaux, des relations d'observations personnelles.

ID. — Le Congo deviendra-t-il un pays minier ? (*Bull. Soc. belg. d'étud. colon.*, 1908, n° 2).

ID. — Les gisements miniers du Katanga. (*Ann. du Musée du Congo, Géologie, etc., Série II*, t. I, 1908, p. 17).

ID. — Description des minéraux du Congo belge. (*Ibidem, Série I, fascicule I*, 1910).

CORNET (J.). — Die geologischen Ergebnisse der Katanga Expedition. Mit einer Karte $^1/_{2\,000\,000}$, *Petermanns Mittheilungen*, 1894, *Juniheft*).

ID. — Les formations post-primaires du bassin du Congo. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXI, 1893-1894, *Mém.* p. 193. *Carte à* $^1/_{2\,000\,000}$).

ID. — Les gisements métallifères du Katanga. (*Mém. et Publ. Soc. des Sciences, etc., du Hainaut. Ve Série*, t. VIII, 1896, paru en 1894, p. 3. — Reproduit dans *Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XVII, 1903, *trad. et reprod.*, p. 3).

ID. — La géologie de la partie sud-est du bassin du Congo et les gisements métallifères du Katanga. Avec une carte à $^1/_{2\,000\,000}$. (*Revue univers. des Mines, etc., 3e Série*, t. XXVIII, 1894).

ID. — Observations sur les terrains anciens du Katanga faites au cours de l'Expédition Bia-Francqui, 1891-1893. (*Ann. Soc. géol. de Belgique*, t. XXIV, 1896-1897, *Mém.*, p. 25).

ID. — Les mines de Kambove, au Katanga, à propos du rapport de M. l'ingénieur Buttgenbach (*Bull. Soc. belge de Géologie*, t. XVI, 1902, *proc. verb.* p. 651).

ID. — Tectonique et morphologie du Katanga. (*Ann. du Musée du Congo, Géologie, etc., Série II*, t. I, 1908, p. 75).

FARRELL (I. R.).— The Copper and Tin Deposits of Katanga. (*Engin. and Min. Journ.*, vol. LXXXX, n° 15, 1908).

ID. — Voyez : GREY (G.).

GIBB (A.). — Report on the Star of the Congo Mine. (Publié par la *Tanganyika Concessions Cy Lim.*, London 1908).

ID. — Report on Kambove n° 2 Mine (*Idem.*, London 1908).

GREY (G.). — *Tanganyika Concessions, Limited.* Reports on the Discoveries made by Mr George Grey's Expedition in Northern Rhodesia and Congo Free State, and Report by Mr I. R. Farrell, Mining Engineer. (London, February 1903.).

ID. — *Tanganyika Concessions, Limited.* Engineers' and Managers' Reports on the Gold, Tin and Copper Mines of Katanga (Congo Free State) etc. (London 1906).

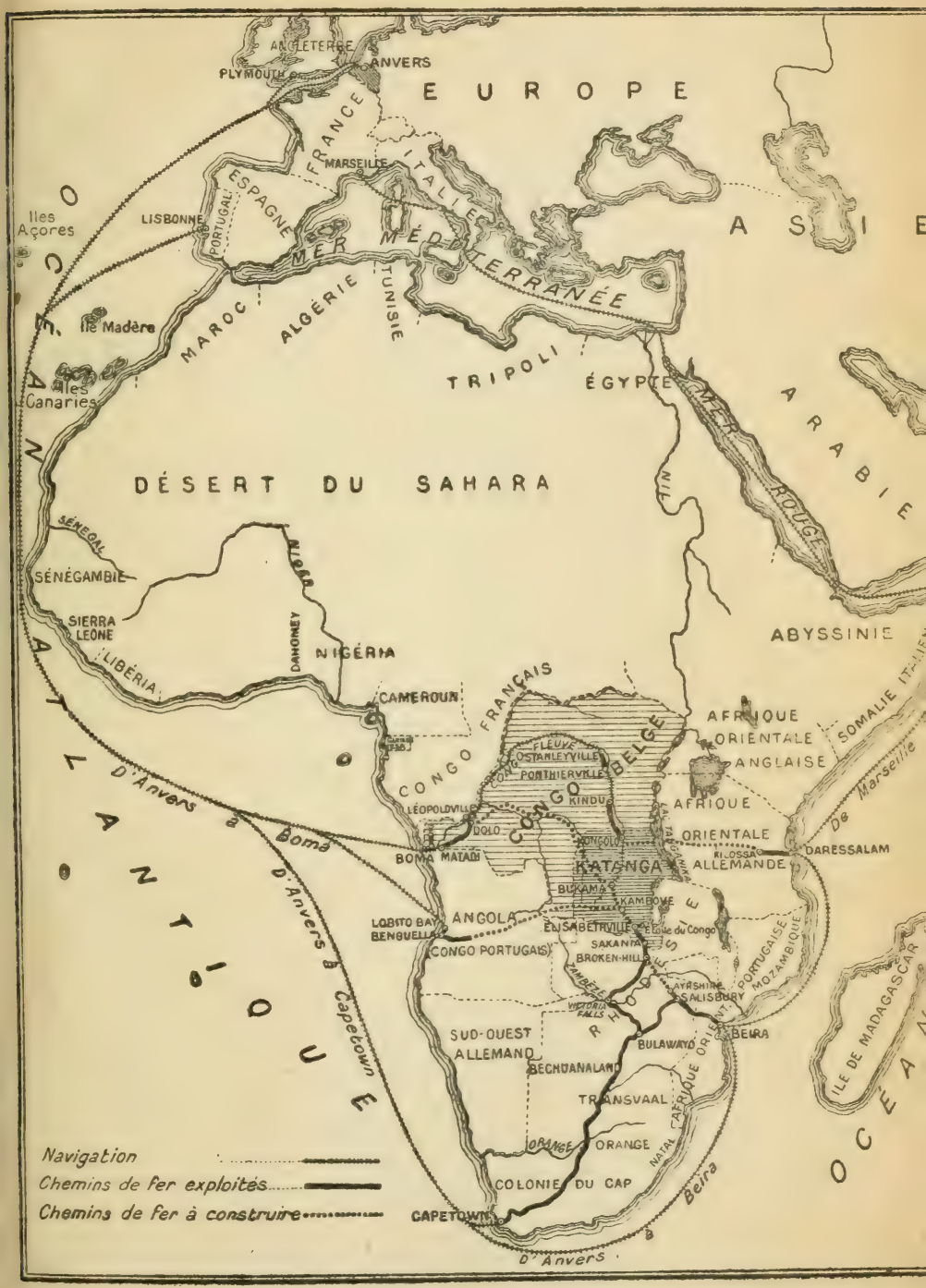
STUDT (F. E.). — Carte géologique du Katanga ($^1/_{500\,000}$) et note explicative. (*Ann. du Musée du Congo, Géologie, etc., Série II*, t. I, 1908).

ID. — Some notes on the Geology of the Katanga Country and Copper Belt. (*Transact. of the Geol. Soc. of South Africa*, vol. XII, 1909, p. 159).

STUTZER (O.). — Die Kupfererzlagerstätte Étoile du Congo im Lande Katanga, Belgisch-Kongo. (*Zeits f. prakt. Geologie*, 1911, Heft 7, s. 240 ; *Rectification* : Heft 8, p. 288).

J. CORNET.

Carte des voies d'accès au Katanga.



PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DT
665
K3K38

Le Katanga province belge

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 20 03 09 015 4